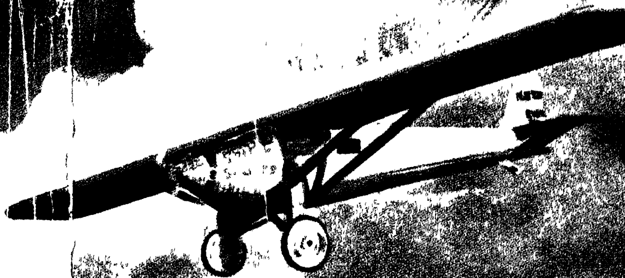
ప్రమాదకరమైన ప్రయాణం

4.00



ప్రమాదకరమైన ప్రయాణం

చార్లెస్ ఎ. లిండ్‌బర్గ్

ఆదిత్య

Publishers

RAMAKRISHNA PUBLICATIONS

165, LLOYDS ROAD, MADRAS-14

ప్రథమ ముద్రణ 1000 కాపీలు 1957

Printed at Kubera Printers (Private) Limited, Kubera Buildings, 21, Sunkurama Chetty Street, Madras-1

1

[అది 1927 లో వసంత కాలం. ఆ రోజు ఉదయం వర్షం బాగా కురుస్తోంది. అదే సమయంలో ఆధునిక కాలంనాటి ఒక సాహసకృత్యానికి నాంది ప్రస్తావన జరిగింది. ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానంలో చార్లెస్ ఎ. లిండ్ బర్గ్ న్యూయార్క్ నుండి పారిస్‌కు బయలుదేరి, ప్రప్రథంగా అమెరికా యూరప్ ఖండాల మధ్య నిర్విరామ విమాన యానాన్ని ముప్ఫయి మూడున్నర గంటల్లో పూర్తి చేశాడు. ఆ సాహసకృత్యాన్ని అతను ఎలా ఏ విధంగా నెరవేర్చాడో ఆ కథ ఇక్కడ ప్రారంభ మౌతుంది. 1927 లో అతను వ్యక్తం చేయలేని దంతా ఈ రచనలో ఉంది. భంగపాటుకు, చావుకు ఎదురు నిల్చి, అతను ఒంటరిగా జరిపిన పోరాటాన్ని నిర్మొహమాటంగా సవిస్తరంగా వ్రాయడానికి అప్పుడు అతనికి తగినంత వయస్సూ లేదు, తీరుబడీ లేదు. ప్రపంచంలో అతను చాలా గొప్ప వైమాని కుడుగా గుర్తింపబడక ముందే లిండ్ బర్గ్‌ను మనం ఈ మొదటి అధ్యాయంలో పరిచయం చేసుకుంటు న్నాము. 1926 వ సంవత్సరం సెప్టెంబర్ మాసంలో కొత్తగా స్థాపింపబడిన తపాలా విమానానికి అతను వైమానికుడు.]

ఆకాశంలో అప్పుడే సంధ్య చీకట్లు కమ్మాయి. క్రిందనున్న ఇల్లినాయిస్ పొలాలవైపు కాక్

పిట్ లోనుంచి చూశాను. కర్షకులు ఆ రోజుకు పనినుండి విరమిస్తున్నారు. నా విమానం ఆకాశంలో రొద చేస్తూ వెళ్తూంటే వాళ్ళల్లో కొందరు మీదకు చూసి, సౌంజ్ఞలు చేశారు. మరి కొన్ని నిమిషాల్లో చీకటి పడబోతోంది. నేనింకా పియోరియాకు దక్షిణాన్నే ఉన్నాను.

చికాగో చేరేవరకు సూర్యరశ్మి ఉండే ఎండాకాలపు దీర్ఘ దినాలు ఎంత వేగంగా గడచిపోయాయి! సేంట్ లూయి చికాగోల మధ్య విమాన టపా బట్వాడాను ప్రారంభించిన ఆ ఏప్రెల్ నెలలోని మొట్టమొదటి మధ్యాహ్నం ఏదో కొన్ని వారాల క్రిందటే గడిచిపోయినట్లు అనిపించింది. వైమానికుల్లో నేనే ముఖ్యుడ్ని గనుక మొదటిసారి ఎగిరి వెళ్లే అవకాశం నాకు లభించింది. ఆ వేళ దారి పొడుగునా నగర ఉద్యోగులు నన్నభినందించారు. ఫోటోలు అనేకంగా తీయబడ్డాయి.

కాని, ఉత్సాహవంతుల ఉత్తరాలతో పెరిగిపోయిన ఆ మొదటి టపా తర్వాత అందరికీ శ్రద్ధ తగ్గిపోయింది. టపా సంచులు ఆ వారానికావారం క్రమక్రమంగా తగ్గుతూ వచ్చాయి. ఉన్నవి కూడా ఇంచుమించు ఖాళీగా ఉండేవి.

వారానికి అయిదు బట్వాడాలు మా ఒప్పందం. పడమటనుండి వచ్చే విమానాలకు సేంట్ లూయి

టపాను చికాగోలో వేళకు అందివ్వడమే మా ఆశయం. ఫిలిప్ లవ్, థామస్ నెల్సన్, నేను - మేం ముగ్గురం ఈ పనికి నియమించబడ్డాం.

ఇతర విమానాలు లేనప్పుడు, పునర్నిర్మాణమైన మా సైనికవిమానాలను దిగువగా ఉండే మేఘాలను చీల్చుకుంటూ, చికాగో మేవుడ్ మైదానంలో దింపేవాళ్ళం. టపా బరువును బట్టి రాబర్ట్సన్ ఎయిర్‌క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్‌కు డబ్బొచ్చేది. సాధారణంగా లోపలుండే ఉత్తరాలకన్నా సంచులే ఎక్కువ బరువుగా ఉండేవి. కొత్త విమానాలను కొనే తాహతు మా కార్పొరేషన్‌కు లేదు. సైనిక శాఖకు పనికిరాని వాటిలోనుండి కొన్నవే మా విమానాలన్నీ. సేంట్ లూయి లోని మా లాంబర్ట్‌ఫీల్డు వర్క్‌షాప్‌లో పునర్నిర్మాణమయినవే. ముందు ఒక లిబర్టీ ఇంజన్ ఉండే రెండు రెక్కల విమానాలవి. వాటిని డి. హెచ్చెస్. (D. Hs.) అంటాం. యుద్ధం రోజుల్లో వాటిని ఇంగ్లండ్‌లో డి. హావిలాండ్ నమూనాతో తయారు చేశారు. అవిప్పుడు 1926 లో వాడుకలో లేవు.

కొన్ని రోజుల కిందట ఒక డి. హెచ్‌ని పోగొట్టుకున్నాను. ఎందువల్లంటే దారిని ప్రకాశవంతం చేసే సాధనం ఒకటి అదనంగా గాని, రెక్కలకు

దీపాలు గాని, ప్రమాదాన్ని సూచించే దీపాన్ని గాని ఇవ్వడానికి మా కంపెనీకి డబ్బు లేక పోయింది. ఆ రాత్రి మార్సెల్లిస్ చికాగోల మధ్య ఉత్తర దిక్కుగా పోతున్నప్పుడు పొగమంచు దట్టంగా ఉంది. వెనక్కు తిరిగి, ఏదైనా పంట భూమిమీద విమానాన్ని దింపాలనుకున్నాను. వెలుగునిచ్చే సాధనాన్ని వెలిగించాలని ప్రయత్నించాను. కాని, అది వెలగ లేదు.

అందువల్ల ఉత్తర దిక్కుగానే ప్రయాణం సాగించాను. మేఘాల కిందకు రావడానికి నాకు ఏ మాత్రం అవకాశమున్నా మేవుడ్ ఫీల్డు చేరుకునే వాడ్నే. కాని, పొగమంచు దట్టంగా ఆవరించి ఉండడంవల్ల వీల్లేక పోయింది. నా దృష్టిని ఆకర్షించడానికి సెర్చిలైట్ వేశామనీ, రెండు పీపాల పెట్రోలు మంటపెట్టామనీ మెకానిక్కులు నాతో తర్వాత చెప్పారు. కాని నాకేం కనబడ లేదు. సుమారు ఒక అరగంట ఆ ప్రదేశంపైనే తిరుగుతూ ఉండిపోయాను. తర్వాత ట్రాన్స్ కాంటినెంటల్ వారి అపాయాన్ని సూచించే దీపాలు కనబడవచ్చునన్న ఆశతో పశ్చిమంగా వెళ్లాను. కాని లాభం లేకపోయింది. మెరపు వచ్చే సాధనంలోని లోపాన్ని అప్పటికి కనుక్కోగలిగాను. అది పని చేయవచ్చు. ఈసారి పంటపొలాల్లో దిగొచ్చునన్న

ఆశతో నైర్ఋతి దిక్కుగా పొగమంచు చివరకు వెళ్ళాను.

రాత్రి 8-20 కి నా ఇంజన్ ఒక్క కుదుపు కుదిపి, ఆగిపోయింది. పెట్రోలు టాంక్ ఖాళీ అయింది. అదనపు టాంక్ కి మార్చాను. ఇంజన్ కి శక్తి వచ్చింది. కాని, నిలవ పెట్రోల్ 20 నిమి షాలకన్న ఎక్కువ రాదు. కింద తళుక్కుమని ఒక వెలుగు కనబడింది. అంటే పొగమంచు విడుతోం దన్నమాట. ఒక చుట్టు చుట్టి, కిందకు దిగుతూ, మెరుపు సాధనాన్ని లాగాను. వెలిగింది. ఆ వెలు గులో దట్టమైన పొగమంచు కనబడింది. పారా ఛూట్ సహాయంతో గెంతడానికి వీలయినంత ఎత్తుకు వెళ్ళాలని పైకి వెళ్ళాను.

5000 అడుగుల ఎత్తున నా ఇంజన్ రెండో సారి ఆగిపోయింది. పారాఛూట్ ఆధారంగా కిందకు దూకేశాను. నా అదృష్టం బాగుండి, అది సరిగ్గానే విడింది. నా డి. హెచ్. గుండ్రంగా తిరు గుతూ, కొద్ది క్షణాలపాటు మసగ్గా కనబడింది. తర్వాత అది గాలిలో పల్టీలు కొడుతూ, కిందకు పడి పోవడం తప్ప మరింకేం కనబడలేదు.

నా కాళ్ళను జోడించాను. దెబ్బ తగలకుండా ఉండాలని చేతులతో మొహం కప్పుకున్నాను. ఒక జొన్న చేనులో పడ్డాను. ఏదో లారీ టైర్ గుర్తులు

నా చేరువలో కన్పడ్డాయి. మెల్లగా వస్తూన్న ఒక లారీ ఇటూ అటూ సెర్చిలైట్‌ను వేస్తూ వచ్చి ఆగింది.

అందులో కొందరున్నారు. "ఆ విమానం మోత విన్నావా?" అని వాళ్ళల్లో ఒకడు అడిగాడు.

"నేనే ఆ విమానాన్ని నడిపిన వాడ్ని," అని చెప్పా.

"ఒక విమానం ఇప్పుడే కూలింది—ఈ దగ్గ ర్లోనే అనుకుంటా," అంటూ నేను చెప్పింది విన కుండా తన పనిని తను చేసుకుపోతున్నాడు.

"నేనేనండీ ఆ విమానాన్ని నడిపిన వాడ్ని," అన్నా మళ్ళీ.

"నువ్వా! అరే భగవాన్ !.ఎలా...?"

"పారాచూట్‌తో దూకేశాను," అంటూ కొద్దిదూరంలో పడున్న తెల్లని మూటను చూపించాను.

నేల కూలిన నా డి. హెచ్. రెండు మైళ్ళ దూరంలో కన్పించింది. దాని రెక్కొకటి జొన్న కుప్పకు వేలాడుతోంది. 80 గజాలు ఈడ్చు కుంటూ పోయి, ఒక కంచెలోకి దూసుకుపోయింది.

ఇది జరిగి సరిగ్గా ఒక వారమే అయింది. ఉత్త రానికి వెళ్ళే మరొక డి. హెచ్. ఇప్పుడు

పడుపుతున్నా. చీకటి పడుతూండగా పియోరియా
మీద దిగాను. ముంజేతికొక సంచీని చుట్టబెట్టుకుని,
వస్తూ ఒక లారీ డ్రైవర్ వచ్చాడు. ఆ రిజిస్టర్డు
సంచీకి ఒక పెద్ద ఇత్తడి తాళం ఉంది. ఆ తాళం
బరువుకే మాకు రెండు డాలర్లు వస్తాయి.

చంద్రుడు ఉదయిస్తూ ఉండగా నేను విమానంలో బయలుదేరాను. చల్లని కిరణాలు నదుల వంపుల్లో ప్రతిబింబించి, భూమిని ఒక గ్రహంలా కనపడేటట్లు చేస్తున్నాయి. ఆ ఆకాశ వీధిలో ఎవరితోనూ ఏ సంబంధం లేకుండా, ఏకాంతంగా ఉంటుంది. నిర్మలమైన ఆ ప్రపంచం నాదైనప్పుడు మళ్ళీ ఈ భూమిమీదికి ఎందుకూ రావడం? చికాగో మైదానం విడిచిపెట్టి, సముద్రాల పైనా, పర్వతాలపైనా అలా శాశ్వతంగా ఎగురుతూ ఉంటే ఎంత బాగుంటుంది!

అలా రోజుల తరబడి అక్కడే ఎగురుతూ ఉండిపోతే; విమానమంతా పెట్రోల్ టాంకులతో నింపాలి. అయితే, అది ఎంత పెట్రోల్‌ను మోయగలదు? కొన్నాళ్ళ కిందటే రెనె ఫాంక్ తన సికోర్స్కీ విమానంలో ఓ ప్రయత్నం చేశాడు. కాని ఆ పెద్ద రెక్కల విమానం కూలి కిందపడింది. ఏకాఏకిని పారిస్ వెళ్ళాలని బయలుదేరాడు. బయలుదేరిన వెంటనే నేల కూలాడు.

నా డి.హెచ్.లో ఉన్న పెట్రోల్ మరో రెండు గంటలకు సరిపోవచ్చు. ఈ లోగా నేను చికాగోవద్ద దిగాలి. ఈ టపాను చికాగో తీసుకెళ్ళి, అక్కడినుండి న్యూయార్క్ తీసుకెళ్ళడం ఎందుకు? అలా చుట్టూ తిప్పి తీసుకు వెళ్ళడంకన్నా మేమే తిన్నగా న్యూయార్క్‌కు ఎందుకు తీసుకెళ్ళకూడదు?

కొత్త రైట్ బెలాంకా విమానం పరిశోధనా ప్రయత్నాల్లోనే చాలా బరువుతో పైకెగిరింది. దానిలో సేంట్ లూయినుండి టపాను ఎకాఎకీని తీసుకెళ్ళొచ్చు. ఆకాశం నిర్మలంగా ఉంటే రాత్రిళ్ళు ఇద్దరు ముగ్గురు ప్రయాణీకులను కూడా తీసుకెళ్ళవచ్చు. కాని దాన్ని కొనాలంటే 15 వేల డాలర్లు ఉండాలి. టపా రవాణా చేయడానికి ముగ్గురు అవసరముంటారు. అంత పెట్టుబడి ఎవరు పెట్టగలరు? డి. హెచ్. విమానం అయితే కొన్ని వందల డాలర్లకే వస్తుంది. వాటిని నడిపించడానికే కష్టపడుతోంది మా కార్పొరేషన్.

అంతే కాదు. డి.హెచ్‌కన్నా బెలాంకా గంటకు 15 మైళ్ళ చొప్పున ఎక్కువ వేగంగా పోగలదు. పెట్రోల్ సగమే ఖర్చవుతుంది. రెండింతల బరువును మోస్తుంది. ఇలాంటి విమానాలు తయారయితే విమాన పరిశ్రమకు మంచి భవిష్యత్తు ఉంటుంది.

కాని ఏ కొద్దిమందో ఈ కిటుకును గ్రహించ గలరు! సేంట్ లూయిలో ఉండే వ్యాపారస్తులకు ఈ ఆధునిక విమానాలు చేయగలవన్నీ చూపించాలి. రైట్ బెలాంకా నిండా పెట్రోల్ తొట్టెల్ని పెడితే రాత్రంతా ఆకాశంలో ఎగర గలను. ఎకాఎకీని న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ ఎగరగలననుకుంటా. ఇదే సాధ్యమయితే నా ఆనందానికి అంతుండదేమో!

న్యూయార్క్ నుండి పారిస్! ఏదో పగటి కలలా ఉంది. అయినా, కావలసినంత పెట్రోల్ తీసుకు పోగలిగితే ఇంజన్ ఆగిపోకుండా ఉంటే, సరైన మార్గాన్నే వెళ్తే, ఎవరైనా సరే యూరప్ చేరగలరు.

మహాసముద్రాన్ని నేనెందుకు ఎగిరి దాట కూడదు? నా ఈ 25 సంవత్సరాల వయస్సులోనూ విమాన చోదనంలో 2000 గంటల సర్వీసు చేశాను. ఇంతవరకు–48 రాష్ట్రాల్లోనూ దాదాపుసగం చుట్టి వచ్చాను. కొన్ని కాళరాత్రుల్లోకూడా టపా మోసు కెళ్లాను. ఆర్మీ ఎయిర్ సర్వీస్‌లో నేనున్న ఆ ఒక్క సంవత్సరంలోనూ నౌకా యాత్ర ప్రాతిపదిక సూత్రాలను నేర్చుకున్నాను. జిస్సోరి నేషనల్ గార్డ్‌కు సంబంధించిన 110 వ అబ్జర్వేషన్ దళానికి నేను నాయకుడ్ని. వైమానికుడుగా నా పాత

కోర్కెలు, కలలు నిజమయ్యాయి. భవిష్యత్తులో ఇంకా చాలా సాధించగలను. పారిస్‌కు ఎగరడానికి కావలసినఏర్పాట్లు చేద్దామని నిర్ణయించుకొన్నాను.

నా ఈ నిర్ణయం కాస్సేపు తన్మయుడ్ని చేసింది. రైట్ బెలాంకాను ఒక దాన్ని కొనడానికి కావలసినంత డబ్బు నా దగ్గర లేదు. సేంట్ లూయిలో డబ్బును సేకరించగలనేమో! ముందర నేను కొంచెం పెట్టుబడి పెడితే, తర్వాత ఇతరులు సహాయం చెయ్యొచ్చు. ఆపైని న్యూయార్క్ నుండి పారిస్‌కి ఏకాఏకిని ఎగిరి వెళ్ళే ప్రప్రథముడికి 25000 డాలర్ల ఓర్టీగ్ బహుమానం ఉండనే ఉంది. అది అన్ని ఖర్చులకీ, ఒక విమానాన్ని కొనడానికీ సరిపోతుంది.

ఈ సాహసకృత్యాన్ని నెరవేర్చడానికి తగిన స్తోమతూ, దూరదృష్టిగల కొందరు పెద్దల అండ ఉండాలి. అటువంటి వాళ్ళను చూసి, నా నిర్ణయాన్ని వాళ్ళు వినేటట్టు చేయాలి. కాని ఇదే పెద్ద సమస్య. నా ప్రయత్నానికి రైట్ ఏరోనాటికల్ కార్పొరేషన్ సహాయపడవచ్చు. వారికో బెలాంకా ఉంది. వారి విమానానికి గాని, ఇంజన్‌కి గాని, ఇంతకు మించిన ప్రచారం ఎలా వస్తుంది! విమానాలు ఈ మాత్రం సాధిస్తే, విమానపరిశ్రమ పురోగమిస్తుంది.

హోటల్ గదిలో చోటు చాలక ఐమూలగా వేసిన నా పరుపుమీదకు ఎగబాకాను. చికాగో నుంచి నేను తీసుకొచ్చిన టపాలో చాలా భాగం తూర్పు దిక్కుగా న్యూయార్క్ వెళ్ళవలసిన విమానంలోనే ఉంది. మహాసముద్రాలను దాటి వెళ్ళే విమాన యానాలను గురించి ఇంకా ఆలోచించాలంటే అప్పుడే చాలా రాత్రయింది - కాని, న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ వెళ్ళడానికి కావలసినంత పెట్రోల్‌ను నిజంగా విమానం మోయగలదా? కెప్టెన్ ఫాంక్ విమానం కూలడానికి కారణం ఏమిటి? ఎగిరే విధానంలో ఏదైనా తప్పు చేశాడా? లేక విమానం బరువు ఎక్కువయి కూలిందా? ఒక గేలన్ పెట్రోల్ ఆరు పౌన్ల బరువుంటుంది. ఆ విమానం ఎంత బరువు మోయవలసి వచ్చిందో చూడండి; పెట్రోల్‌తో కూడా చేర్చి 28,000 పౌన్లు.

ఎగరడానికి వీలయినంత జోరుగా రన్‌వే చివరకు వెళ్ళలేదు ఆ విమానం. మంటలతో కూలిపోయింది. ఫాంక్, తనతోటి వైమానికుడు— అందులోనుండి ఎలాగో తప్పించుకున్నారు గాని, ఆ జట్టులో ఇద్దరు ప్రాణాలను పోగొట్టుకొన్నారు. కాబిన్ చక్కగా ఎర్రటి తోలుతో అలంకరించబడిందని, లోపల ఒక పరుపు కూడా ఉందని

ఆ విమానాన్ని గొప్పగా వర్ణించారు. ఆ జట్టు మొత్తం నలుగురు. మహాసముద్రాన్ని దాటడానికి విమానంలో నలుగురు అనవసరం. ప్రపంచంలో ఇంత వరకు ఏకాఏకీని ఎగిరి వెళ్ళిన అధిక దూరాన్ని అధిగమించాలంటే విమానంలోని అన వసరపు బరువులో ప్రతి ఔన్సునూ తగ్గించాలి.

నాకే ఒక బెలాంకా దొరికితే ఒంటరిగా ఎగిరి వెళ్తాను. కాబిన్‌లో కుషన్లు మొదలయినవి ఉంటే చించి పారేస్తాను. అవసరార్థం ఒక రబ్బరు పడ వను, మంచి నీటిని తీసుకెళ్తాను. ఇహ ఆలోచించ కుండా నిద్రపోవాలి.

విమాన టపా బట్వాడా కోసం తెల్లవారక ముందే లేవాలి. అదే కష్టం. కాని, యూరప్ ఎగిరి వెళ్ళబోయే నా నూతన జీవితానికి ఈ ఉదయం నవోదయం. బట్టలు వేసుకుంటున్నప్పుడు, విమా నాశ్రయానికి కార్లో వెళ్తున్నప్పుడు, సేంట్ లూయికి విమానంలో వెళ్తున్నప్పుడు, నా మెద డులో ఆలోచన మీద ఆలోచన రేకెత్తుతూనే ఉంది. రైట్ బెలాంకాను కొనడం ఎంత వేగంగా జరుగుతుంది? దాని ఖరీదు ఎంత ఉంటుంది? ఎంత పెట్రోల్‌ను అది మోయగలదు? పైకి ఎగరడానికి దాన్ని ఎంత వేగంలో పోనివ్వాలి? పెట్రోల్ ఎంత ఖర్చవుతుంది? వీటికి సమాధానాలు చెప్పగలిగింది

పాటర్సన్ నగరంలో ఉన్న రైట్ ఏరో నాటికల్ సంస్థ ఒక్కటే. అది న్యూజెర్సీ రాష్ట్రంలో ఇక్కడికి 1000 మైళ్ళ దూరంలో ఉంది.

అక్కడికి నేను మామూలుగా వెళ్ళి, పారిస్ ప్రయాణానికి ఒక బెలాంకా కావాలని అడిగితే, బ్యాంక్ హామీ కావాలంటారు. డబ్బు, పలుకుబడి ఉన్న పెద్దల్ని నా ప్రయత్నంలోకి రప్పించుకోవాలి. తగిన మద్దత్తు నాకుంటే రైట్ కార్పొరేషనే భాగస్తులుగా రావచ్చు; అలా కాకపోతే ఫోక్కర్, హాఫ్ డలాండ్ కంపెనీలలో ప్రయత్నించవచ్చు. విమానంలో పోలార్ వెళ్ళడానికి కమాండర్ బర్డ్ డబ్బు ఎలా సంపాదించాడు? నా ప్రయత్నాన్ని ఎవరి ముందు పెట్టేది?

ఆఁ, జ్ఞాపకం వచ్చింది. సేంట్ లూయి ప్రముఖుల్లో షావుకారు బిక్సిబీ ఒకడు ఉన్నాడు. అతనికి ఒక కొత్త ట్రావెల్ ఏర్ ఉంది. లాంబర్టు ఫీల్డులో ఉన్న అన్నింటిలోను అది చాలా కొత్త రకం. అతను దాన్ని కొన్న తర్వాత వ్యాపారస్తుల్లో కొందరు విమానాల్లో ప్రయాణం చేయడం ప్రారంభించారు. అందులో ముఖ్యులు బ్రోకర్ హారీనైట్; ఇన్స్యూరెన్స్ ఎక్జిక్యూటివ్ ఎర్ల్ థాంసన్. నా ఉద్దేశాలను అతను వినొచ్చు.

మాట్లాడ్డానికి ఒకసారి అవకాశం ఇమ్మని రేపు ఫోన్ చేస్తాను.

ఇండియానాపోలిస్, కొలంబస్, పిట్స్బర్గ్ల మీదుగా న్యూయార్క్కు విమాన టపా బట్వాడా చేయడానికి కావలసిన వివరాలు, అయ్యే ఖర్చు-ఎంతో, కాగితం మీద తయారు చేసి ఉంచుతాను. వ్యాపారస్తులకు దీనివల్ల ఉత్సాహం కలగవచ్చు. బెలాంకావంటి విమానంతో ఏం సాధించవచ్చునో వారికి చూపించగలను. కార్య సాధనకు నాకో కార్యక్రమం ఉండాలి.

ఒక కాగితం మీద ఈ విధంగా వ్రాశాను. శీర్షిక: "సేంట్ లూయి న్యూయార్క్ విమాన యానం!" దాని కింద చేయవలసిన పనుల జాబితాను వేశాను. "సహాయం చేసే వారిని ఒప్పించడానికి హేతువాదాలు తయారు చేయాలి. స్టేట్ డిపార్టు మెంటువారి సహకారం సంపాదించాలి....రబ్బరు పడవ... దేశ పటాలు...ఐరిష్, ఇంగ్లీష్, ఫ్రెంచి, స్పానిష్ తీరాల తీరును గుర్తించడానికి వీలుగా వివరాలను సంపాదించాలి."...జాబితాలో 35 అంశాలున్నాయి. తరువాత మరికొన్నిటిని చేరుస్తాను.

అవకాశం దొరికిందంటే థాంసన్తో చర్చించడానికని బాగా తయారయ్యాను. అతన్ని సాయంత్రం

ఇంటివద్ద చూడ్డానికి ఏర్పాటు చేసుకొన్నా. పని మనిషి అతని గదికి దోవ చూపించింది. థాంసన్ లోపలికొచ్చాడు. ఇద్దరం అభినందించుకున్నాం. న్యూయార్క్‌నుండి పారిస్‌కు నేను విమానం మీద వెళ్లగలనని ఇతన్ని నమ్మించాలి. నా సహాయుల్లో మొదటివాడు, ముఖ్యుడు ఇతడే.

"మిష్టర్ థాంసన్, నేను ఆలోచిస్తున్న ఒక కార్యసాధన విషయంలో మీ సలహాను, సహకారాన్ని పొందాలని వచ్చాను," అని ప్రారంభించాను.

ప్రోత్సాహమిస్తున్నట్టే తల ఆడించాడు ఆయన.

"న్యూయార్క్, పారిస్‌ల మధ్య నిర్విరామ విమానయానం చేసే మొదటివారికి 25,000 డాలర్ల ఓర్టీగ్ బహుమానం వస్తుందని మీరు వినే ఉంటారు. నాకు ఈ పోటీలో ప్రయత్నించాలని ఉంది. విమానాలు ఏం సాధించగలవో ప్రజలకు తెలుస్తుంది. విమాన పరిశ్రమ పురోభివృద్ధికి వస్తుంది. మన సేంట్ లూయికి పేరొస్తుంది."

కార్యసాధనకు కొంతమంది వ్యాపారస్తుల ధన సహాయం నాకు అవసరమని తెలియజేశాను. విమానాలను నిర్మించే కంపెనీలతో సంప్రదించడానికి తగిన తాహతు నాకు కలగజేయమని కోరాను.

" నేను నావంతు 2000 డాలర్లు పెట్టగలను. కాని కావలసిన విమానం 10 వేల డాలర్ల ఖరీదు అవుతుంది, " అని చెప్పి, రైట్ బెలాంకాను సూచించాను.

" కాని, అది భూప్రదేశంపైన ఎగిరే విమానం. దానికి ఒకే ఒక ఇంజన్ ఉంది కదూ?" అతని గొంతుకలో మార్పు వచ్చింది; " నీకో నీటి విమానంగాని, మామూలు విమానాల్లో ఎక్కువ ఇంజన్లు ఉన్నదిగాని ఉండాలి. ఒక ఇంజన్ ఆగిపోయినా తక్కిన ఇంజన్ల సహాయంతో వెళ్ళొచ్చు. నీటిలో దిగనవసరం ఉండదు. కమాండర్ బర్డ్ విమానంవంటి మూడింజన్ల ఫోక్కర్ గురించి ఆలోచించావా?" అని అడిగాడు.

వ్యాపారంలో చాదస్తుడే. అయినా నా ప్రయత్నం విషయమై గట్టిగానే ఆలోచిస్తున్నాడు.

" చూడండి, నీటి విమానం కావలసినంత పెట్రోలును మోయలేదు. మూడింజన్ల ఫోక్కర్ చాలా ఖరీదు అవుతుంది. 30,000 డాలర్లు అనుకుంటాను. అంతే కాక, అటువంటి ప్రయత్నంలో రక్షణకు అది అట్టే సహాయపడదు. పెట్రోల్ తోనే అది బరువెక్కిపోతుంది. సముద్రం పైగా పోతున్నప్పుడు ఒక ఇంజన్ ఆగిపోతే మిగిలిన రెండిటితో తిరిగి రాలేక పోవచ్చును. అన్నీ

ఆలోచించి చూస్తే ఒక్క ఇంజన్ ఉన్నదే సురక్షితంగా కనబడుతోంది."

"నాకన్నా నీకు విమానాల గురించి బాగా తెలుసనుకో. కాని, ఒక్క ఇంజన్ విమానంతో సముద్రం మీదుగా వెళ్లడం నాకంత ఇష్టం లేదు. ఫోక్కర్ వంటి మూడింజన్ల విమానం సంపాదించడం మంచిదనుకుంటా," అన్నాడు థాంసన్.

ఆ సాయంత్రమంతా విమానాలను గురించి, న్యూయార్క్, పారిస్ విమానయాన ప్రయత్నం గురించి మాట్లాడుతూ గడిపాం. నా ప్రయత్నం మీద థాంసన్‌కి నిజంగా శ్రద్ధ కలిగిందనే నాకు తోచింది. కాని ఆ సాహసంలోని అపాయాల గురించే సందేహపడుతున్నాడు. ఇంతకూ అతనిది భీమావ్యాపారం!

కొన్నాళ్ళయిన తర్వాత ఒక రోజున ఉదయమే చికాగోనుండి టపా తీసుకొచ్చాను. లాంబర్ట్ ఫీల్డులో టిఫిన్ తీసుకుంటున్నాను. "ఇక్కడికి ఓ ఫోక్కర్ మనిషి వచ్చాడు. అతడు మేజర్ రాబర్ట్సన్‌తో సేంట్ లూయి ఏజెన్సీ గురించి మాట్లాడుతున్నాడు," అని డబ్బు చెల్లించే చోట ఎవరో అంటూంటే విన్నాను.

విమానం ఎలా పని చేస్తుందో, దాని ఖరీదు ఎంతో-వీటిని గురించి కొంత మట్టుకైనా సరైన

వివరాలు తెల్సుకోడానికి ఇదొక అవకాశం. అయినా నేను కొంత జాగ్రత్తగా ఉండాలి. నే నింతవరకు ఎవరితోను నా ప్రయత్నం గురించి ఇక్కడ మాట్లాడలేదు. రాబర్ట్సన్ బయటికొచ్చే వరకు అతని ఆఫీసుకు దగ్గర్లోనే కనిపెట్టుకు కూర్చు న్నాను. అతని పరిచయం సులభంగానే లభిం చింది. కాని రెండు నిమిషాలు మాత్రమే మాట్లా డ్డానికి వ్యవధి దొరికింది. మా ప్రసంగాన్ని రహ స్యంగా ఉంచమని అతన్ని కోరాను.

"ఇక్కడ సేంట్లూయీలో కొంతమంది కలసి న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి ప్రయత్ని స్తున్నాం. దానికోసం ఒక విమానం కొనాలను కుంటున్నాం. ఫోక్కర్ గురించి ఆలోచించాం. న్యూయార్క్నుండి పారిస్ ఏకాఏకీని వెళ్ళడానికి కావలసినంత పెట్రోల్ను మోసే విమానాన్ని మీరు నిర్మించి ఇవ్వగలరా? అయితే, ఎంత ఖరీదు ఔతుంది? ఎప్పట్లో మీరు ఇవ్వగలరు? ఈ వివ రాలు మాకు కావాలి," అని నేనడిగాను.

"పారిస్ చేరడానికి కావలసినంత పెట్రోల్ను మోసుకెళ్ళడానికి తగిన ఏర్పాట్లతో విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వగలం. ఇప్పుడు మీరు ఆర్డరిస్తే, వచ్చే వసంతకాలానికి మీకు అందజేయగలం.

దాని ఖరీదు సుమారు 90 వేల డాలర్లు అవు తుంది," అని చెప్పాడాయన.

నా ముఖంలో ఎటువంటి భావాలూ కనబడ కుండా ఉండాలని ప్రయత్నించాను. 90 వేల డాలర్లు! ఆ సంఖ్యల్లో నేను ఎప్పుడూ ఊహించ నైనా లేదు. "అటువంటి విమానాన్ని అమ్మే ముందు దాన్ని నడిపించబోయే వైమానికుడి శక్తి సామర్థ్యాల విషయమై మా కంపెనీ ముందుగా తృప్తిపడాలనుకోండి," అన్నాడాయన ఉన్నట్టుండి.

ఈ వ్యాఖ్యానం నాకు కాదన్నట్టు ఊరుకుని, "ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానం గురించే మేం ఆలోచించాం. దాని ఖరీదు ఎంతవుతుంది?" అని అడిగాను. "మహాసముద్రం పైనుండి వెళ్ళడానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని అమ్మడానికి మా కంపెనీ ఇష్టపడదు."

అంతటితో నేను అతన్ని వదిలిపెట్టదలచుకో లేదు.

"మూడింజన్ల విమానం చాలా బరువుగా ఉంటుంది. అది మా ప్రయత్నానికి ఎంతగా ఉప కరిస్తుందో ఒకే ఇంజన్ విమానం కూడా అంతే నని మేం అనుకున్నాం." (ఏమిటి నేనన్నది? "మేము?" ఆ విషయం నమ్మిన వాడ్ని నే నొక్కడ్నే.)

"మీ ప్రయత్నానికి ఒకే ఒక ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని అమ్మడానికి మా కంపెనీ ఎన్నటికీ ఒప్పుకోదు."

అతని నాలిక కొంచెం వాడెక్కింది. కొనే వాళ్ళ జాబితాలో నన్ను లెక్క వేసుకున్నట్టు లేదు.

నడుస్తూ ఒంటరిగా ఆలోచించుకోవచ్చునని వీలయినంత త్వరగా జారుకున్నాను. మూడింజన్ల విమానం నాకొద్దు. అసలు ఈ వివరాలన్నీ కను క్కున్నది నా కోసం కాదు. ముఖ్యంగా థాంసన్ కోసం. నా యత్నానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని ఫోక్కర్ అమ్మరంటే నాకు చాలా వింతగా ఉంది.

'సేంట్ లూయిలో నాకు సహాయాన్ని సంపా దించుకోవాలి; ఒక రైట్ బెలాంకాను కొనడానికి ప్రయత్నించాలి,' అని ఆ సాయంత్రం విమానంలో చికాగో వెళ్తూ నిర్ణయించుకున్నాను. వచ్చేవారం మేజర్ లాంబర్ట్‌తో తప్పకుండా మాట్లాడాలి.

మధ్య పశ్చిమ విమానపరిశ్రమలో ఆల్‌బర్ట్ బాండ్ లాంబర్ట్ ముఖ్యుడు. చాలా ఉత్సాహ వంతుడు. మా లాంబర్ట్ ఫీల్డుకి అతని పేరే పెట్టారు. నేను అతన్ని చూడ్డానికి వెళ్ళేసరికి అతను చక్కని దుస్తులు ధరించి, గంభీరంగా టేబిల్ ముందు

కూర్చుని ఉన్నాడు. ఉషారుగా ఉన్నాడు. నా న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానం గురించి చెప్పాను. నన్ను ఎదుర్కొంటున్న కష్టాల్ని కూడా వివరించాను. నాకు పూచీపడగల పెద్దలు కొందరు నాకు అండగా ఉన్నారని విమాన నిర్మాతలకు చెప్పాలి. అలా చెబితే కాని, నాక్కావలసిన భోగట్టా అంతా వాళ్ళు చెప్పరు. అందువల్ల "మీరు కూడా నా అభిమానులలో ఒకరని నేను చెప్పుకోగలిగితే అది నాకెంతో ఉపకరిస్తుంది," అన్నాను నేను.

ఆధునిక విమానాలగురించిగాని, అనేక ఇంజన్లు ఉండే విమానాలను గురించిగాని అతను నన్ను ప్రశ్నించలేదు. విమానపరిశ్రమకు అతను కొత్తవాడు కాదు. ప్రతి విమానయానంలోను ప్రమాదముందని అతనికి తెలుసు.

"నీ ప్రయత్నం ఫలిస్తుందని నువ్వనుకుని, తగిన వాళ్ళందర్ని నువ్వొకచోటికి చేర్చగలిగితే, నేను కూడా నీకు ఒక వెయ్యి డాలర్లు సహాయం చేస్తాను," అన్నాడాయన.

నిఖరమైన ధనసహాయానికి ఇదే ఓం ప్రథమం. నేను రెండు వేల డాలర్లు పెడతాను. మొత్తం మూడు వేలు. ధనసహాయం చేసినా, చెయ్యకపోయినా థాంసన్ నాకు అండగా ఉంటాడు.

మేజర్ బిల్ రాబర్ట్సన్‌తో మాట్లాడ్డానికి ఇదే సమయం. ఊహాగానం కాకుండా సాధ్య పడే దాన్నే అతని ముందు పెట్టి ఒప్పించాలి. రాబర్ట్సన్ ఏర్‌క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ను నిర్వహించే ముగ్గురు సోదరుల్లో బిల్ ఒకడు. న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానానికి అతడు పెట్టుబడి పెట్ట డానికి ప్రయత్నించడు. కాని మా టపా మార్గాన్ని నిలబెట్టడానికి తగినంత ఉన్నవాడు. అతన్ని డబ్బు అడగను. ఇతరత్రా అతను నాకు సాయం చేయ గలడు. రాబర్ట్సన్ ఏర్‌క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ కూడా నాకు సాయం చేస్తోంది అని చెప్పుకోవా లని నా కోరిక. అవసరమొస్తే రెండు మూడు రోజులు ఎక్కడైనా వెళ్ళడానికీ, అందుకు తగినట్టు టపా బట్వాడాను ఏర్పాటు చేయడానికీ నాకు బిల్ అనుమతి ఉండాలి.

నేను చెప్పినదంతా విని, మేజర్ బిల్ కొన్ని ప్రశ్నలు వేశాడు. ఆ తర్వాత, "నీకు లాభిస్తుం దంటే మేం నీ వెనుక ఉన్నామని నువ్వు చెప్పు కోవచ్చు. కాని టపా బట్వాడా యథాప్రకారంగా జరిగిపోతూ ఉండాలి. ఆ పని ఫిల్, నెల్లీ ఇద్దరూ చేసుకుపోగలరా? ఒకవేళ అందులో ఒకడు రాక పోతే అదనంగా ఇంకొకడు ఉండడు," అన్నాడు బిల్.

"విమానం నిల్చిపోతుందంటే వెంటనే నాకు టెలిగ్రామ్ ఇవ్వండి. మొదటి రైల్లో వచ్చేస్తాను."

"సరే; సరిగ్గా నిర్ణయించుకో. ఫిల్ నెల్లిలతో అన్ని ఏర్పాట్లూ చేసుకో. ప్రచారానికి పారిస్ విమానయానం చాలా ఉపయోగపడవచ్చు. "పోస్ట్ డిస్పాచ్" పత్రిక అన్నిటికీ సరిపోయే డబ్బును పెట్టొచ్చు. పత్రిక పేరు విమానంపైన రాయిస్తే సరి. సంపాదకులలో నాకొకడు తెలుసు. మనం అతనితో ఎందుకు మాట్లాడకూడదు?" అన్నాడాయన.

పారిస్ వెళ్ళే విమానాన్ని ప్రచారానికి ఉపయోగించడం నాకిష్టం లేదు. అయినా అన్ని అవకాశాలూ చూడాలిగదా అని, "సరే, అలాగే ఏర్పాటు చేయండి మాట్లాడదాం," అన్నాను.

ఏంగ్లమ్ పోస్టాఫీస్ వద్ద నించుని, ఎసోసియేటెడ్ ప్రెస్ పత్రిక చదువుతున్నాను. పెద్ద అక్షరాలతో "బర్డ్ అట్లాంటిక్ విమానయానం" అని వేసిన వార్త కనబడింది. వచ్చే సంవత్సరం మహాసముద్రాన్ని దాటడం "ధృవ విజేత జ్యోతిష్యం!" ఈ వార్త బ్రిడ్జ్‌పోర్టు కనెక్టికట్ నుండి అక్టోబర్ 28 వ తేదీని వచ్చినట్టు అందులో వేసుంది. తను వచ్చే వేసవిలో పారిస్ ఎగిరి వెళ్ళ

బోతున్నట్టు లెఫ్టినెంట్ కమాండర్ బర్డ్ తెలియజేశారు.

ఇది నాకు చాలా పెద్ద పోటీ. అతడు చాలా సమర్థుడు. పెట్టుబడి సంపాదించడం అతనికి తెలుసు.

తూర్పునుండి పశ్చిమంగా ఎగిరి, ఓర్టిగ్ బహుమతిని గెలుస్తామంటున్న ఫ్రెంచి వైమానికుల సంగతేమిటి? వాళ్ళూ సిద్ధంగా ఉన్నట్టు పత్రికల్లో వార్తలొస్తున్నాయి. మరి అమెరికాలోని ఇతర ప్రయత్నాలు రెండు మూడింటిని గురించి వార్తలు చదివాను. న్యూయార్క్-పారిస్ మధ్య నిర్విరామ విమానయానంలో ప్రప్రథములుగా రావాలని చాలామంది ఆశిస్తున్నారు. నా ప్రయత్నం పుట్టినట్టే ఏదో స్వప్నంలా గిట్టదు కదా?

కాలయాపన ఏమాత్రం కూడా లేకుండా 'పోస్ట్ డిస్పాచ్' సంపాదకుల్లో ఒకర్ని చూడ్డానికి రాబర్ట్సన్ ఏర్పాటు చేశాడు. అతని టేబిల్ ముందు కూర్చున్నంతసేపు నాకు చికాకుగానే ఉంది. సంపాదకుడికి నా ప్రయత్నం నచ్చలేదు.

"అటువంటి ప్రమాదకరమైన విమానయానానికి మా పోస్ట్ డిస్పాచ్ వారు భాగస్తులు కాలేరు. ఒకే ఒక ఇంజన్ ఉన్న విమానంలో ఒక వైమానికుడు అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం దాటడమా? అసంభవం! అటువంటి సాహసంలో చేర

డానికి మాకు వీలుపడదు," అన్నాడాయన చివరకు.

ఈ ప్రయత్నాన్ని ఇంకెవరి ముందూ పెట్టక ముందే నేను రైట్ కంపెనీతో మాట్లాడాలి. బెలూంకా ఏం చేయగలదో, విర్లవిండ్ ఇంజన్లు ఎంత తరచుగా పాడవుతాయో తెల్సుకోవాలని ఉంది. కాని రైట్ కార్పొరేషన్‌తో ఏ విధంగా పరిచయం చేసుకోడం? "సేంట్ లూయి వాళ్ళు బెలూంకాను కొనడానికని మీతో చర్చించాలను కుంటున్నారు," అని నేనొక ఉత్తరం వ్రాయొచ్చు కాని, ఉత్తరాల ద్వారా వారికి నచ్చచెప్పలేం. అటువంటి పెద్ద సంస్థలకు ఇటువంటి ఉత్తరాలు వందలాదిగా వస్తూంటాయి. టెలిగ్రామ్ ఇస్తే? వద్దు;అందరికి మల్లే మామూలు పద్ధతిలో కాకుండా ప్రత్యేక పద్ధతిలో నేను వెళ్ళాలి. సేంట్ లూయి నుండి రైట్‌సంస్థకు ఫోన్‌లో ఎందుకు మాట్లాడ కూడదు? కనీసం 5 డాలర్లు ఖర్చవుతుంది. కాని, చాలా దూరంనుండి ఫోన్ చేస్తే, చాలా దర్జాగా ఉంటుంది.

సంధ్య వెలుగులో పొగమంచువల్ల ముందున్న చెట్లు కన్పడ్డం లేదు. ఇల్లినాయిస్ నదికి ఎడంగా ఉండాలని చట్టున కుడివైపు తిరిగాను. పియోరియా చేరడానికి ఏమాత్రం కూడా అవకాశం లేదు.

దిక్సూచి సహాయంతో స్ప్రింగ్ ఫీల్డువైపు వెళ్లాను. చాలా చీకటిగా ఉంది. నేనెక్కడ ఉన్నానో తెలీలేదు. కాంతివంతమైన దీపం ఒకటి కనబడింది. దానివైపు తిరిగాను. ఔను; అదే! ఓ కుర్రవాడు పెట్టిన దీపం అది. అపాయ పరిస్థితుల్లో సహాయపడే 'బీకన్' అది. దాన్ని గురించి ఆ కుర్రాడు మాకు ఓ ఉత్తరం కూడా వ్రాశాడు.

"మీ టపావిమానాలు ప్రతి రోజూ నా ఇంటి మీదుగా ఎగురుతూ ఉంటాయి. ఈ శీతాకాలంలో వాతావరణం బాగుండనప్పుడు ఇది మీకు సహాయ పడుతుంది. ప్రతిరోజూ దీన్ని వెలిగించి ఉంచుతాను," అని ఆ ఉత్తరంలో వ్రాశాడు.

అతన్ని అభినందిస్తూ కొన్నిసార్లు అతని ఇంటి పైన తిరిగాను. అతని నూరువాట్ల దీపం విలువ నాకిప్పుడు కనబడింది. మా పచ్చిక మైదానం గుర్తించడానికి వీలుగా 5 డిగ్రీలు మార్గాన్ని మార్చాను. నేను మైదానాన్ని గుర్తించేసరికి స్తంభాల మీదుండే దీపాల్లో నాలుగు మాత్రం ఇంకా వెలుగుతున్నాయి.

మైదానంలో ఎవరూ లేరు. టెలిఫోన్‌లో పోస్టాఫీసును పిల్చాను.

"పైలట్ లిండ్‌బర్గ్‌ని మాట్లాడుతున్నాను. టపాను రైలు కందివ్వాలి. పియోరియా మూసేశారు."

"సరే; ఒక లారీని పంపిస్తాం. మీకు యింకే మయినా కావాలా ?"

"అంతే, థాంక్సు; కాని యీ విషయం సేంట్ లూయికి చెప్పగలరా ?"

నా డి. హెచ్.-ని కంచెకు కట్టేస్తే ఊళ్ళోకి లారీలో పోయి, హాయిగా నిద్రపోవచ్చు. కాని తర్వాత ఇంజన్ స్టార్ట్ చేయడం చాలా కష్టం. రేడియేటర్లో మరుగు నీళ్ళు పోసినా తొయ్యడానికి మనుష్యులు కావలసి ఉంటారు. చల్లారిందంటే దాన్ని మళ్ళీ పనిచేయించడం మహా కష్టం. కనుక ఊర్లోకి వెళ్లను. ఇక్కడే ఉండి, ప్రతి ఇరవై నిమిషాలకొకసారి స్టార్టు చేస్తూ, దాన్ని వేడిగా ఉంచుతాను.

ఈ మైదానంలో చుట్టూ తిరుగుతూంటే హాయిగా ఉంటుంది. గాలి చాలా ఉధృతంగా వీస్తోంది. చీకట్లో అలా నడుచుకుంటూ వెళ్తాను. రైట్ కార్పొరేషన్ కి రేపు నేనెందుకు ఫోన్ చేయకూడదు ? కాని ఇంత వేగంగా కాదు. వ్యాపారస్తులకు ఉండవలసిన సూట్ ఒకటికొనాలి—కాదు—కుట్టించాలి. నా నీలి సూట్ చాలా పాతది, అది నాకు సరిగ్గా అమరదు. రైట్ కంపెనీ వాళ్లతో మాట్లాడ్డానికి అంతకన్నా మంచి

చుండాలి. పెద్ద వ్యాపారస్తులంతా ఫెల్ట్ హాట్స్, ఓవర్ కోట్సు వేసుకుంటారు.

దక్షిణంవైపు రోడ్డుమీదనుండి టపా లారీ గేటులోకి వచ్చి ఆగింది. టపా సంచుల్ని డ్రైవర్ చేతికి ఇచ్చి పంపించేశాను. ఆ చీకట్లో నే నొక్కణ్ణే ఉన్నాను.

నాకే ఒక బెలాంకా ఇప్పుడుంటే తలుపు వేసుకుని, దాని కాబిన్‌లో ఈ రాత్రి సుఖంగా గడిపేవాణ్ని. న్యూయార్క్—పారిస్ విమానయాం యానికి సరిపోయే పెట్రోల్ టాంక్ ఉండే విమానంలో కూర్చుని, ఇంజన్‌వైపు వేడిగా ఉండే చెక్కకు ఆని, పెట్రోల్ టాంక్‌కు వీపు ఆనిస్తే శాండ్‌విచ్ మధ్యనున్న టొమాటోలా అవుతాను. పైకి వెళ్లిన తర్వాత కిందకు దిగ డానికి వీల్లేకుండా గేర్ పాడయితే? విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్ ఎంతసేపు పని చేస్తుంది? న్యూయార్క్— పారిస్ ప్రయాణంలో సుమారు 40 గంటలు గాలిలో నేనుండాలి. నిద్ర పోకుండా వైమానికుడు ఎంతసేపు ఉండగలడు?

"న్యూ జెర్సీ, పాటర్సన్‌లో ఉండే రైట్ ఏరోనాటికల్ కార్పొరేషన్‌తో మాట్లాడాలి... ఔను, ఎవరైనా సరే!" ఇంతదూరం ఇదివరకు ఎప్పుడూ ఫోన్‌లో మాట్లాడ లేదు. క్లిక్ క్లిక్‌మని

చప్పుళ్ళూ, బజ్ బజ్ మని రొదలూ, మధ్య మధ్య తుంచేసి మాటలూ, సంఖ్యలూ వినబడుతున్నాయి. నా క్రొత్త సూట్, సూట్ కేస్ సిద్ధంగా ఉన్నాయి.

"మాట్లాడండి," అని ఫోన్‌లో ఓ స్త్రీకంఠం అంది.

"రైట్ ఏరోనాటికల్," అంది మరొక స్త్రీ కంఠం.

"మీ ఆఫీసర్లలో ఒకరితో మాట్లాడాలి!" నా గొంతుకలో ఆత్రుతని కనబడనియ్యకుండా ఉండాలని ప్రయత్నిస్తూ అన్నాను.

"మీకు ఏ ఆఫీసర్ కావాలి?"

"ఎక్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్లలో ఒకరు."

"ఏ ఎక్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్?" ఆమె గొంతులో పట్టుదల, తొందర కానవచ్చాయి.

"మిస్సోరిలోని సేంట్ లూయి నుండి మాట్లాడుతున్నాను. మీ ఎక్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్లలో ఒకరితో మాట్లాడాలి," అని నెమ్మదిగాను, బింకంగాను అన్నాను.

"దయచేసి, ఒక నిమిషం ఆగండి."

"హలో!" అంది ఒక పురుష కంఠం.

"నేను సేంట్ లూయినుండి మాట్లాడుతున్నాను. నా పేరు చార్లెస్ లిండ్‌బర్గ్. న్యూయార్క్‌నుండి పారిస్ వెళ్ళడానికి తగిన

విమానం ఒకదాన్ని కొందామనుకుంటున్నాం. మీ బెలాంకా విమానం గురించిన వివరాలు మీతో మాట్లాడాలి. ఇంజన్ల గురించి కూడా కొంత భోగట్టా కావాలి. పాటర్సన్‌లో మిమ్మల్ని చూడాలంటే మీ కెప్పుడు వీలుగా ఉంటుంది?"

"సేంట్ లూయినుండి మాట్లాడుతున్నానని కదూ మీరన్నారు?"

"ఔను," అన్నాను.

నేననుకున్నట్టే ఫోన్ చేసినందుకు డబ్బు వృథా కాలేదు. సద్వినియోగమే అయింది, నా హోదా ఆయన గుర్తించాడు.

"ఏ రోజైనా సరే, మిమ్మల్ని చూడ్డానికి మాకూ సంతోషమే. మీరు న్యూయార్క్ వచ్చిన తర్వాత మాకు తెలియజేయండి," అన్నాడాయన.

2

[లిండ్‌బర్గ్ పారిస్ ఎగిరి వెళ్లడానికి అవసరమైన ఏర్పాట్లన్నీ చేసుకున్నాడు. ఇంక కావలసినదల్లా ఒక్క విమానం మాత్రమే—కాని, దాన్ని కొన డానికి డబ్బేదీ? ఫోక్కర్ విమానం కొనడానికి బర్డ్ అప్పుడే 100,000 డాలర్లు సంపాదించి పెట్టు కున్నాడు. చాంబర్లెన్ ఒక బెలాంకాను, రీన్ ఫాంక్ ఒక సికోర్స్కీ విమానాన్ని సిద్ధం చేసుకున్నారు. ఇంతకూ లిండ్‌బర్గ్‌కు విమానం ఏదీ? కాలిఫోర్ని యాలో ఒక చిన్న కంపెనీ నిర్మిస్తున్న ఊరూ పేరూ లేని ఒక ఒంటిరెక్క విమానం పైన ఆశ మాత్రం అతనికి ఉంది.]

పాటర్సన్‌లోని రైట్ ఏరోనాటికల్ ఫాక్ట రీలో ముందు టేబిల్ దగ్గర కూర్చున్న ఒక అమ్మాయి నా కార్డ్ చూసి, చిరునవ్వుతో నన్ను లోపలకు ఆహ్వానించింది. నా కొత్త హేట్, ఓవర్‌కోట్, కుట్టించిన సూట్ నా ప్రయత్నానికి చాలా ఉపయోగపడ్డాయనే అనుకుంటున్నాను. ఆ ఫాక్టరీ అధికారి ఉన్న గదిలోకి ఆమె నన్ను తీసు కెళ్లింది. ఆయన నన్ను చూడగానే లేచి, కర చాలనం చేసి, "కెప్టెన్‌గారూ! కూర్చోండి, సేంట్ లూయినుండేనా రావడం?" అన్నాడు.

"ఔను."

"ఆమధ్య రైట్ బెలాంకా విమానం గురించి ఫోన్ చేసింది మీరే కదూ?"

"ఔనండి. దాన్ని గురించిన వివరాలన్నీ మీ రిస్తే సంతోషిస్తాను. అంతే కాదు, మీ విర్ల్ విండ్ ఇంజన్ గురించి కూడా తెలుసుకోవాలని అభిలాషగా ఉంది."

"ఓ, అలాగే! తప్పకుండా చెప్తాను. కాని, ప్రస్తుతం బెలాంకా విమానం ఖరీదెంతో మాత్రం చెప్పలేను. ఈ విమానాన్ని నిర్మించే పూర్తి హక్కులన్నీ హాఫ్‌డలాండ్ కంపెనీకి అమ్మేయడానికి మాటలు జరుపుతున్నాం. ఇంకా ఓ నిర్ణయానికి మేం రాలేదు. ఏతావాతా ఇదేం కుదరకపోతే, అప్పుడు యీ విమానాన్ని అమ్ముతాం. నిజం చెప్పవలసి వస్తే, మేం ఈ విమానాన్ని నిర్మించింది విర్ల్ విండ్ ఇంజను ఎలా పనిచేస్తాయో చూపించడానికే. అయినా, ఒక విషయం – మహాసముద్రాన్ని దాటడానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానంకన్నా మూడింజన్లు ఉన్న విమానం మంచిదేమో?"

మళ్ళీ మూడింజన్ల విమానాల ప్రశ్నే ఎదురయింది. భగవాన్! నన్నసలు ఈ పోటీ ప్రయాణానికి ప్రోత్సహించిన ఒక మిత్రుని ఉద్దేశం కూడా, నేను మూడింజన్ల విమానాన్ని ఉపయోగించాలనే. పైగా ఫోక్కర్ కంపెనీ తమ ఒక ఇంజన్ విమానాన్ని నాకు ససేమిరా అమ్మం

అని చెప్పేశారు. అయినా రైట్ కంపెనీ నాకు సహాయం చేస్తుందని ఆశించాను.

"నా ఉద్దేశంలో ఒంటి ఇంజన్ ఉన్న విమానం నాకెంతో ఉపకరిస్తుందనుకొంటూ. మీ విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్ ప్రయాణం చేస్తున్నప్పుడు తరచు ఆగిపోతూ ఉంటుందా?"

ఆయన నా ప్రశ్నకు అదోలా నవ్వి, ఇలా అన్నాడు :

"కమారకమి 9000 గంటలు ప్రయాణం చేసిన తర్వాతనే మా విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్ ఆగిపోవచ్చు!"

"మీ బెలాంకా విమానాన్ని అమ్ముతారో లేదో ఎప్పట్లో చెప్తారు?"

"దాన్ని గురించి మీరు గిసెప్పి బెలాంకా గారితో మాట్లాడ్డం మంచిది. ఈ లోగా మా ఫాక్టరీ అంతా మీరోసారి చూద్దురుగాని రండి," అన్నాడాయన.

ఆ ఫాక్టరీ చాలా పెద్దది. బారులు తీరిన యంత్రాల మధ్యనుండి వాటి పని విధానాన్ని చూస్తూ నడుస్తున్నాం, కాని, నా మనస్సెక్కడో ఉంది...పారిస్ ప్రయాణంమీదే లగ్నమయి ఉంది.

"విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్ సర్వీసింగ్ లేకుండా ఎంత సేపు గాలిలో పని చేస్తుంది?" అని అతని ప్రక్కనే నడుస్తూ హఠాత్తుగా ప్రశ్నించాను.

"నాకు తెలీదు. కాని రాకర్ ఆరమ్ బేరింగ్సులో గ్రీజ్ ఆరిపోతే అవి ఒక దానికొకటి రాపాడుకుని, ఆగిపోవచ్చు. అందువల్ల దూరప్రయాణాల్లో విమానం ఎగురుతూండగానే గ్రీజ్ చేయడానికి ఏదైనా ఒక విధానాన్ని కనిపెట్టాలని నేం ఆలోచిస్తున్నాం," అన్నాడాయన.

చెవులు చిల్లులు పడే ఆ శబ్దాల్లోనుంచి బయట పడ్డాం. ఫాక్టరీ చూడ్డం పూర్తయింది.

ఎదురుగా నది ప్రవహిస్తోంది. దానికావల ఒడ్డున న్యూయార్క్ నగరం. అక్కడే ప్రసిద్ధి చెందిన వాల్డార్ఫ్ అస్టోరియా హోటల్ ఉంది. గిసెప్పి బెలాంకా ఆ హోటల్లోనే ఉంటున్నాడు.

గిసెప్పీ బెలాంకా చాలా చురుకైన మనిషి. ఆయన సన్నగా, పొడుగ్గా, గంభీరంగా ఉన్నాడు. చూడగానే ఆయన ఒక మేధావి అని చెప్పగలం.

"ఏకాఎకీని న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ వెళ్ళడానికి మా విమానం తప్పకుండా పనికొస్తుంది. ఈ ప్రయాణం మా విమానంతో జరగాలనే నా కోరిక. కాబిన్‌లో ఓ పెద్ద పెట్రోల్ టాంక్ పెడితే చాలు."

"అంత పెట్రోల్ బరువుతో విమానం పైకి లేవడానికి తగినంత బలంగా లాండింగ్ గేర్ ఉందా?" అని అడిగాను.

“ ఓ; దానికి తగ్గట్టు లాండింగ్ గేర్‌ని బలంగా తయారు చేశాం.”

“ థ్రోటిల్ వేసి ఉంచితే మళ్ళీ పెట్రోల్ పోయనవసరం లేకుండా ఎన్ని గంటలు మీ విమానం ఏకాఏకీని ఎగరగలదు ?”

“ 50 గంటలకు పైగా వెళ్తుంది. అంటే ప్రపంచంలో అన్నిటిని అది అధిగమిస్తుంది.”

“ మీ బెలాంకాను నేను కొనడానికి వీల్లేక పోతే ఇంకో విమానాన్ని మీరు ఎన్నాళ్లలో నిర్మించి ఇవ్వగలరు ?”

“ నాకో ఫాక్టరీ ఉంటే అట్టే కాలం పట్టదు. కాని, నాకిప్పుడు లేదు. ఇప్పుడు మా దగ్గరున్న విమానాన్నే మీరు కొనవచ్చునను కుంటాను. పారిస్ విమానయానం జయప్రదమైతే మా కంపెనీకి ఘనమైన పేరొస్తుంది.”

శిసెప్పీ బెలాంకా నాకు మంచి స్నేహపాత్రుడయ్యాడు. సేంట్ లూయిలో మా ప్రయత్నాలు సంపూర్తి కాలేదని నే చెప్పినా అతను మారలేదు. తానొక కొత్త విమానాన్ని నిర్మించడానికి ధన సహాయం దొరక్క నాలాగే అవస్థపడుతున్నాడు.

“ మీ ప్రయత్నం జయప్రదమై, త్వరలో మా విమానాన్ని కొనగల్గుతారని ఆశిస్తున్నాను,”

అంటూ గిసెప్పీ బెలాంకా నాకు వీడ్కోలు చెప్పాడు.

పడమటకు వెళ్ళే రైలునందుకుని, మళ్ళీ మామూలుగా టపా బట్వాడా చేయడానికి వెళ్ళాలి. సేంట్ లూయి-చికాగోల మధ్య అన్ని టపా బట్వాడాలనూ ఫిల్ లవ్, టామ్ నెల్సన్ లు ఇద్దరూ చూసుకుంటూ నాకీ అవకాశాన్ని ఇచ్చారు. సేంట్ లూయి వెళ్ళిన తర్వాత నా అభిమానుల ఆదరాన్ని మరింత ఎక్కువ చేసుకో గలననుకుంటూ. పారిస్ చేరగల విమానాన్ని గురించి చెప్తాను. నాకు కావలసిన ధనాన్ని నేను సేకరించ గల్గితే రైట్, లేక హాఫ్ డలాండ్ లేకపోతే ఆ బెలాంకా విమానం ఎవరి అధీనంలో ఉంటే వారితో నగదు బేరం పెట్టికొంటాను.

సేంట్ లూయిలోని లాంబర్టు ఫీల్డు చేరుకోగానే గిసెప్పీ బెలాంకాకు టెలిగ్రాం ఇచ్చాను. అందులో ఆయన నిర్మించిన బెలాంకాను కొనడానికి నా ఆసక్తిని తెలియజేశాను. నాకు రైట్ బెలాంకా విమానం కొనే అవకాశం ఉందని ఆశ చూపిస్తూ, అది తప్పితే మూడింజన్ల విమానాన్ని ఒక దాన్ని 29,000 డాలర్లకు ఇస్తానంటూ ఆయన డిసెంబర్ 4 వ తేదీని నాకు సమాధానం ఇచ్చాడు.

అరే భగవాన్! నేనింతవరకు 3000 డాలర్లే సేకరించానే! 29,000 డాలర్లు ఎక్కణ్ణించి తేగలను? మూడింజన్ల విమానాన్ని నిర్మించడానికి ఎంత కాలం పడుతుంది?

రైట్ బెలాంకాను కొనడానికి తాము జరుపుతున్న సంప్రదింపులు విఫలమయ్యాయని హాఫ్ డలాండ్ కంపెనీ ఆఫీసర్లలో ఒకాయన ఇచ్చిన టెలిగ్రాం నేను చూసినంతవరకు ఈ సమస్యతోనే సతమతమౌతున్నాను.

అంచేత రైట్ కార్పొరేషన్‌కు మళ్ళీ టెలిగ్రాం ఇచ్చాను:

"పారిస్ విమానయానానికి రైట్ బెలాంకాను సేంట్‌లూయి కొనడానికి వీలుంటుందా? త్వరలో తెలుప ప్రార్థన.

లిండ్‌బర్గ్

దీనికి నాకేం సమాధానం రాలేదు. మరో నాల్గు రోజుల తర్వాత మరొకటి యిచ్చాను. దానికి ఈ సమాధానం వచ్చింది.

"తొమ్మిది, పదమూడు తేదీల టెలిగ్రాములు చేరాయి. అట్లాంటిక్ మహా సముద్ర విమానయానానికి రైట్ బెలాంకా పనికి రాదు. మూడింజన్ల ఫోకర్ గాని, హాఫ్ డలాండ్ గాని మంచిదని మా అభిప్రాయం. పాటర్సన్ రైట్ ఏరో"

ఐతే బాగానే ఉంది. కాని బెలాంకా మూడింజన్ల విమానాన్ని నిర్మించి ఇస్తానన్నాడు. అతనికీ పాటికి ఒక ఫాక్టరీ దొరికి ఉండాలి. అలా గయితే ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానాన్ని ఆయన చౌకలో త్వరగా నిర్మించి యివ్వగలడు. ఈ వేసవి లోగా నాకొక విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్‌తో బెలాంకా దొరికే అవకాశముంది. నేనిప్పుడు సిద్ధం చేసుకో వలసినది డబ్బు. ఏది ఎలాగైనా సరే, గిసెప్పికి టెలిగ్రాం ఇస్తాను.

"బెలాంకాను అమ్మడానికి రైట్ కార్పొ రేషన్ నిరాకరించింది. పారిస్ ప్రయాణానికి ఒకే ఇంజన్ ఉన్న అలాంటి విమానాన్నే మరొక దాన్ని నిర్మించి ఎప్పుడు ఇవ్వగలరు? ఖరీదు ఎంత?

లిండ్‌బర్గ్"

లాంబర్ట్‌ఫీల్డు మీద మా టపా విమానాలు తప్ప మరే విమానాలూ కొంత కాలంపాటు తుపానువల్ల ఎగరలేదు. మైదానమంతా బాగా బాడి, బురదగా ఉండటంవలన విద్యార్థులకు శిక్షణ నిల్చిపోయింది. నా పారిస్ ప్రయాణ ప్రయత్నాలు సాగించడానికి అవకాశం దొరికింది. కాని, ప్రయో జనం లేకపోయింది. నా ఆఖరి టెలిగ్రాంకి బెలాంకా జవాబు ఇవ్వలేదు.

నేను ఒక్క గుక్కలో నా అభిమానుల పేర్లు చెప్పగలను—మేజర్ లాంబర్ట్, మా ఏర్ మెయిల్ కంపెనీ మేనేజర్, మేజర్ రాబర్ట్సన్, ఇన్సూరెన్స్ ఎగ్జిక్యూటివ్ ఎర్ల్ థాంసన్. వీళ్ళు తప్ప, మహాసముద్రం పైనుండి విమానంలో నేను పారిస్ వెళ్ళడానికి మరెవరూ ధనసహాయం చేయడానికి అంగీకరించడం లేదు.

నా పారిస్ ప్రయాణ కార్యసాధనకు సులువైన కొత్తమార్గాలు ఎలా అన్వేషించడమా అని ఆలోచిస్తున్నాను. ఇవాళ ఆ బురదరోడ్డుమీద 5 మైళ్లు నడిచి ఉంటాను. నిన్నా మొన్నా ఇలాగే నడిచాను. చలికాలం సగం గడిచింది. న్యూయార్క్—పారిస్ విమానయాన ప్రయత్నాలు అమెరికా, ఫ్రాన్స్ దేశాల్లో చాలా జరుగుతున్నాయి. అందుకు తగిన విమానాలను నిర్మించడం, వాటిని పరీక్ష చేయడం వీటిలో చాలామంది నిమగ్నులై ఉన్నారు. నేను మాత్రం ఆలోచించడం, ప్రయాణం గురించి మాట్లాడ్డం తప్ప, ఇంకేమీ చేయలేకపోతున్నాను. కార్యరంగంలోకి అందరూ దూకుతున్నారు. నేనింక ఊరుకుంటే లాభం లేదు. ఏదో గట్టి ప్రయత్నం వెంటనే చేసి తీరాలి. మరి కొన్నాళ్ళపాటు మా టపా బట్వాడాను లవ్‌ని, నెల్సన్ని చూసుకోమని చెప్తాను. సేంట్ లూయిలో

నాకు తెలిసిన ప్రతి వ్యాపారస్తుడినీ నా పారిస్ ప్రయాణానికి సహాయం చేయమని కోర్తాను.

నేను చూసిన వాళ్ళలో మొదటివాడు హారీ నైట్. అతడొక బ్రోకర్, సేంట్‌లూయి ఫ్లయింగ్ క్లబ్‌కు ప్రెసిడెంట్. క్రిందటేడు అతను విమానయాన శిక్షణ పొందుతున్నప్పుడు అతని పరిచయం నాకు కలిగింది. నా ప్రయత్నంలో అతడు భాగస్తుడుగా చేరకపోయినా పలుకుబడి గల పెద్ద వ్యాపారస్తులను నాకు చూపించగలడు.

ఆఫీస్‌లో ఉండగా అతన్ని చూశాను. అతడు పొట్టిగా లావుగా, ఉన్నాడు. ముందర కాళ్ళకు బందం వేసే రకంలా కన్పించాడు. యువకుడే. నా సంగతంతా చెప్పాను. అతను అంగీకరించడనే మొదట అనుకున్నాను. కాని—"నువ్వు డబ్బు కోసం చికాకుపడుతూ ఇటూ అటూ తిరిగితే లాభం లేదు. నువ్వు విమానంలో పారిస్ వెళ్ళదలచుకుంటే నీ మనస్సంతా ఆ ప్రయత్నంమీద లగ్నం చేయాలి. నా స్నేహితుడొకడు బాంక్‌లో ఉన్నాడు. అతనితో నేను మాట్లాడి, నీకు ఏమైనా ఆర్థికంగా సహాయపడగలమేమో చెప్తాను," అన్నాడు నైట్.

అయితే నా ఆశ నిరాశ కాలేదు. బాధ్యత వహించే భాగస్తుడు ఒకరు నాకు దొరికారని సంతోషించాను.

"దీని కేమాత్రం డబ్బు కావలసి ఉంటుంది?" అని అడిగాడు నైట్.

నిర్మాతలు కూడా భాగస్తులైతే 10 వేల డాలర్లు చాలనుకుంటాను. అలా జరగని పక్షంలో విమానం ఇంజన్ కొనడానికి, ప్రయాణపు ఖర్చులకు మొత్తం 15 వేలుండాలి," అని చెప్పాను.

"నువ్వు ఒక్క ఇంజన్ ఉన్న విమానం చాలు అంటున్నావు. అంతకంటె ఈ ప్రయాణానికి మూడు ఇంజన్ల విమానం సురక్షితం కాదూ?" అన్నాడు నైట్.

పాడిందే పాట అన్నట్టు నా పాత వాదన్నే మళ్ళీ బలపరుస్తూ ఇలా చెప్పాను :

"బెలాంకా వారి మూడింజన్ల విమానం కొనాలంటే 29 వేలవుతుంది. ఫోక్కర్ కంపెనీకి 90 వేలు కావాలిట! ఇంజన్లు ఎక్కువగా ఉంటే చిక్కు ఎక్కువ. చాలా భాగాలు ఉంటాయి కనుక, చెడిపోయే అవకాశాలు ఎక్కువ. దీనిలో ప్రమాదం ఒక ఇంజన్ ఉండడంవలన కాదు, విమానం మోయవలసిన బరువునుబట్టి ఉంటుంది. ప్రయాణంలో సంభవించే వాతావరణ పరిస్థితులను బట్టి కూడా ఉంటుంది.

"విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్లు 9 వేల గంటలు ఆగకుండా పని చేస్తాయట. ఖరీదు తేడాలు ఎల్లా ఉన్నా

నేను మాత్రం ఒకే యింజన్ ఉన్న విమానం లోనే బయల్దేరి, పారిస్ చేరదలచాను. పొగ మంచు దట్టంగా ఉన్నప్పుడు పెద్ద విమానాలను నడపడం కష్టం. అందువలే చిన్న విమానాన్నే నేను ఎంచుకుంటున్నాను."

నైట్ తన కుర్చీలో గిరున తిరిగి, టెలిఫోన్ అందుకున్నాడు.

"స్టేట్ నేషనల్ బాంక్, హెరాల్డ్ బిక్స్బీ కావాలి," అన్నాడు ఫోనులో.

"బిక్స్బీ! వెంటనే ఇక్కడికి ఒకసారి రాగలవా?

"........."

"గుడ్!"

"........."

"సరే...నా ఆఫీస్‌లో," అని ఫోన్ పెట్టేశాడు.

బిక్స్బీ, ఆ ఊరి వాణిజ్య మండలికి అధ్యక్షుడు. మరో పదినిమిషాల్లో కులాసాగా నవ్వుతూ బిక్స్బీ వచ్చాడు. ముచ్చటగా మూడు మాటల్లో నా విషయమంతా బిక్స్బీతో హారీనైట్ చెప్పాడు. నేను రైట్ కార్పొరేషన్‌తోను, గిసప్పీ బెలాంకాతోను మాట్లాడిన సంగతులన్నీ తెలియజేశాను బిక్స్బీకి.

విమానం గురించి, విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్ల గురించి, ప్రయాణానికి అయ్యే ఇతర ఖర్చుల గురించి ఆయన నన్ను చాలా ప్రశ్నించాడు.

నైట్ మధ్యలో అడ్డొచ్చి, "ఏదో కొంత డబ్బు పోగు చేశానన్నావు కదూ? నీతో ఇంకెవ రెవరు ఇందులో ఉన్నారు?" అని అడిగాడు.

"నేను రెండు వేలు పెట్టగలను. మేజర్ లాంబర్ట్ ఓ వెయ్యి యిస్తానన్నారు. ఎర్ల్ థాంసన్, బిల్ రాబర్ట్‌సన్ వీరిద్దరూ కూడా సహాయపడతా మన్నారు. కాని ఎవరు ఎంత ఇస్తారో నేను చెప్పలేను," అన్నాను నేను.

"ఒకే ఇంజన్ వున్న దానికంటే రెండో, మూడో ఇంజన్లున్నదైతే మంచిదనుకుంటాను. మీరేమంటారు?" అని బిక్స్బీ నన్నడిగాడు.

"బిక్స్! ఆ సంగతి నేనిప్పుడే అడిగాను," అన్నాడు నవ్వుతూ హారీ నైట్.

"సముద్రం పైన ఎగురుతున్నప్పుడు మూడింజన్ల విమానంలో ఒక ఇంజన్ ఆగిపోతే, మిగిలిన రెండింజన్లు రక్షించి, మనని ఒడ్డు చేరుస్తాయను కోడం పొరపాటు. సాహసం లేందే అసలు ఎవడూ కూడా సముద్రంపైనుండి విమానంలో ఎగరలేడు. ప్రపంచమంతా తిరిగే సైనిక విమానా లన్నీ ఒక్క ఇంజన్ ఉన్నవే," అన్నాను నేను.

"వాటిలో సగం విమానాలు చుట్టు తిరిగి రాలేక పోతున్నాయి. వాటికి ప్రభుత్వ సహాయం ఎప్పుడూ ఉంటోంది. సరే, దానికేం? ఇహ

మీ విషయం మా స్నేహితులతో మాట్లాడి, ఆలోచిస్తాను. రెండు మూడు రోజులు వ్యవధి ఉంటే చాలు. మీరు ఈ విమానయానం నిశ్చయంగా చేయదలచుకుంటే మనం వెంటనే ప్రయత్నాలు ప్రారంభించాలి. వచ్చే బుధవారం నన్ను మా ఆఫీస్‌లో కలుసుకోండి. ఏం, వీలుంటుందా ?" అడిగాడు బిక్స్బీ.

నా ఆశ్చర్యానికి, సంతోషానికి అంతు లేదు. నేను విన్నది నిజమా ? కలా ? కొంతవరకు నమ్మలేక పోయాను. మరో వెయ్యి డాలర్ల సహాయం లభిస్తే చాలనుకున్నాను. నా ప్రయత్నంలోని ఆర్థిక బాధ్యతలన్నీ చూసుకునేవారు దొరుకుతారని నేను కలలో కూడా అనుకోలేదు.

స్ప్రింగ్ ఫీల్డు మైదానంలో మంచు, దాంతో కూడా వర్షం పడుతూండగా నా టపా విమానంతో దిగాను. విమానాన్ని మైదానంలో ఒక కంచె మూలకు నడుపుతూండగా పెద్ద గాలి వీచి, రెక్కల్ని ఊపేసింది. చికాగో వాతావరణ పరిస్థితిని తెలిపే ఒక కాగితాన్ని టపా లారీ డ్రైవర్ నాకందించాడు. అక్కడా ఇక్కడా వాతావరణం ఒక లాగే ఉంది. మేఘాలు 300 అడుగులకు పైన దట్టంగా అల్లుకు పోయాయి. చీకటి కమ్ముకుంటోంది.

దక్షిణానికి వెళ్ళవలసిన టపాను ఫిలిప్‌లవ్ రైలు కందివ్వవలసి వుంటుందని నాకు తెలుసు. వెలుతురు ఉండగానే అతను చికాగో మేవుడ్ ఫీల్డు నుండి బయలు దేరి తేతప్ప, ఈ రాత్రికి నేను ఉత్తర దిశగా వెళ్ళడానికి అవకాశం లేదు. అయినా నేను పియోరియా వరకు వెళ్ళగల నను కుంటూ. అక్కడ్నించి చికాగోవరకు మేఘాలు కొంచెం ఎత్తులో ఉంటే వాటి దిగువగా ఎగిరి వెళ్లే అవకాశం ఉంటుంది.

నేను స్ప్రింగ్ ఫీల్డునుంచి బయలుదేరుతూంటే నా బుగ్గలపైనుండి మంచు కరిగి, కిందికి కారు తోంది. బయలుదేరిన తర్వాత ఒక 5 నిమిషాలు విమానం సరిగ్గా పని చేయలేదు. కొంచెం శ్రమపడవలసి వచ్చింది. ఇంజన్లో ఏదైనా దోష ముందేమో? ఎడమవైపు స్విచ్ ముందు వేశాను. తర్వాత కుడివైపుది వేశాను. వెంటనే యింజన్ దడదడ లాడింది. వెనక్కి తిరిగి స్ప్రింగ్ ఫీల్డులో దిగాను. ఇంకా అక్కడే వున్న లారీడ్రైవర్ నన్ను చూసి, "టపాను రైలు కందివ్వమంటారా?" అని అడిగాడు.

"ఇప్పుడే వద్దు; ఏం చెడిపోయిందో మొదట చూడనీ," అన్నాను.

ఒక స్ప్రింగ్ వదులయింది. దాన్ని సరి చేసి, మళ్ళీ బయలుదేరాను. డ్రైవర్ ప్రొపెల్లర్ను తిప్పి, నాకు సహాయం చేశాడు.

ఉత్తరంగా 20 మైళ్లు వెళ్లాను. అక్కడ నుండి మంచు లేదు. 500 అడుగుల ఎత్తునుండి చికాగోలో దిగాను. టపాను అప్పజెప్పి, భోం చేశాను. నిద్ర వేళయింది. కాని, ఈ రాత్రి ఇక్కడ నిద్ర పోకూడదు. వెంటనే బయల్దేరిన చోటికే వెళ్లాలి. సేంట్ లూయిలో బిక్స్బీని అతని ఆఫీసులో రేపు 10 గంటలకు కలుసుకోవాలి.

* * *

"బిక్స్బీ ఏదో పని తొందర్లో ఉన్నారు. కాస్సేపు కూర్చోండి, వస్తారు," అంటూ ఆయన సెక్రటరీ నాకు కుర్చీ చూపించాడు.

నా కెదురుగా కాషియర్, పది, ఇరవై యాభై డాలర్ల నోట్ల కట్టల్ని లెక్కపెడుతున్నాడు. వాటిని చూడగానే నా కళ్ళు తిరిగిపోయాయి. మతి చెడింది. ఇంతకూ విమానయానానికి బ్యాంక్ నాకే విధంగా సహాయపడగలదు? ఒకే ఇంజన్ ఉన్న విమానంలో చాలా బరువుతో పారిస్ చేరాలని నిశ్చయించుకున్నాను. కొన్ని వేల మైళ్ళ మహాసముద్రంమీదుగా అల్లకల్లోలంగా ఉండే వాతావరణ పరిస్థితుల్లో ఎగరవలసి ఉంటుంది—

బిక్స్బీ రావడంతోటే నా ఆలోచనలకు బ్రేక్ పడింది.

మీ ప్రయత్నం చాలా కష్టమైందే; దాన్ని గురించే చర్చించాం. మీకు సహాయం చెయ్యడానికి నిశ్చయించాం. ఇకనుంచీ ఆర్థిక విషయాలు మా కొదిలెయ్యండి. అనుకున్న మొత్తం కంటే ఖర్చులు కొంచెం తగ్గించగలిగితే మా పలుకుబడితో త్వరలో మీ ప్రయత్నం సఫలమయ్యేటట్టు చెయ్యగలమనుకుంటా. మనకు కావలసిన ఇతర ఏర్పాట్ల కోసం మేజర్ లాంబర్ట్‌కు, ఎర్ల్ థాంసన్‌కు, బిల్ రాబర్ట్‌సన్‌కు మేం ఫోన్ చేసి, అన్నీ కనుక్కుంటాం. విమానయానం సక్రమంగా కొనసాగేలా మీ మనస్సు దానిమీద పెట్టి పని చేసి, విజయం సాధించండి. మళ్ళీ మనం కలుసుకునేలోగా ఇంకెవరికీ మాట ఇచ్చి, మోసపోకండి."

పండుగ నాడు కొత్త బట్టలు ఇచ్చినప్పుడు పిల్లలు సంబరపడినట్టు సంతోషిస్తూ, లాంబర్ట్ ఫీల్డు చేరుకున్నాను. అమెరికాలోని ప్రతి ఎర్‌క్రాఫ్ట్ కంపెనీవారినీ అడిగి చూస్తాను. విషీటాలో ట్రావెల్ ఎర్ కంపెనీ నిర్మిస్తున్న విమానం నాకు అనుకూలంగా ఉంటుందేమో! శాన్‌డిగోలో ఒంటి రెక్క విమానాలను రియాన్ కంపెనీ నిర్మిస్తున్నట్టు, అవి బాగానే పని చేస్తున్నట్టు ఈ మధ్య చదివాను.

ట్రావెల్ ఏర్ కంపెనీ దగ్గర్లోనే ఉంది. న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి తగిన విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వగలరేమో టెలిగ్రామ్ ఇచ్చి అడిగి చూస్తాను.

నా టెలిగ్రామ్‌కు వెంటనే వాళ్ళ దగ్గరనుండి సమాధానం వచ్చింది. ట్రావెల్ ఏర్ కంపెనీ విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వడానికి అంగీకరించలేదు. రియాన్ కంపెనీ ఉంది కాని, చిన్నది. అట్టే పేరున్న కంపెనీ కాదు. అయినా అన్ని కంపెనీలను ప్రయత్నించి చూడాలి.

తర్వాత కర్టిస్, బోయింగ్, డగ్లస్, మార్టిన్ కంపెనీలకు 'రాబర్ట్‌సన్ ఏర్ క్రాఫ్ట్' ఇచ్చినట్టు టెలిగ్రాములు ఇచ్చాను. ఆ కంపెనీ పేరును నేను ఉపయోగించుకోడానికి నాకిదివరకే మేజర్ బిల్ అనుమతి ఇచ్చాడు.

"రియాన్ ఏర్ లైన్స్ — సంగ్లమ్. మో.
శాన్ డిగో, కాలిఫోర్నియా. — ఫిబ్రవరి, 3,27

న్యూయార్క్—పారిస్ నిర్విరామ విమానయానానికి విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్‌తో విమానం నిర్మించి ఇవ్వగలరా? అయితే ఖరీదు ఎంత? ఎన్నాళ్ళలో ఇవ్వగలరు? తెలియజేయండి.

రాబర్ట్‌సన్ ఏర్ క్రాఫ్ట్.
కార్పొరేషన్."

సమాధానం ఇలా వచ్చింది :

"అట్టి దాన్నే—ఆ ప్రయాణం చేయడానికి తగిన పెద్ద రెక్కలతో విమానం నిర్మించి ఇవ్వగలం. పదికరాలు కాక, ఆరు వేలు అవుతుంది. సుమారు మూడు నెలల్లో డెలివరీ ఇస్తాం.

రియాన్ ఏర్ లైన్స్."

విమానం ఇంజన్‌తో కూడా దగ్గరగా పది వేలవుతుందన్నమాట. అయితే నా అందుబాటులోనే ఉంది. ఫరవాలేదు. కాని, ఈ కంపెనీని ఎలా నమ్మడం? అందులో సమర్థులైన ఇంజనీర్లు ఉన్నారో లేరో? త్వరగానే విమానం చేసి ఇస్తామంటున్నారు. ఇంకా వివరాలు తెలియజేయమని మరొక టెలిగ్రామ్ ఇచ్చాను. దానికి సమాధానం ఇది :

"పెట్రోల్ టాంక్‌లో 380 గేలన్లు పడుతుంది. గంటకు 100 మైళ్ళ వేగంతో వెళుతుంది. చదరపు అడుగుకు 12½ పౌన్లు, హార్స్ పవర్‌కి 20 పౌన్ల బరువు వెయ్యొచ్చు. అవసరమైతే ఆర్డర్ ఇచ్చిన రెండు నెలల్లో తయారుచేసి ఇవ్వగలం. సగం డబ్బు ముందుగా చెల్లించాలి.

రియాన్ ఏర్ లైన్స్."

ఈ టెలిగ్రామ్‌ని బిక్స్ బీ, నైట్‌లకు చూపించాను. వాళ్ళింతవరకు ఈ రియాన్ గురించి విననే లేదు.

"ఈ కంపెనీ ఎటువంటి విమానాలను నిర్మిస్తుంది?" అని వాళ్ళు అడిగారు.

"అది పెద్ద ఒంటి రెక్క విమానం. బెలాంకా లాగే ఉంటుంది. కాని, కాక్ పిట్ కి తలుపులుండవు. తెరిచే ఉంటుంది. వెడల్పు కొంచెం తక్కువ. అలాంటివి కొన్ని పశ్చిమ తీరాన్ని టపా బట్వాడా చేస్తున్నాయి," అని చెప్పాను.

కాలిఫోర్నియాలోని రియాన్ కంపెనీకి వారం రోజుల్లో వెళ్ళి, సంప్రదింపులు జరపాలనుకున్నాం. బేరం ఖాయమయితే విమానాన్ని నిర్మిస్తున్నప్పుడు నేనక్కడే ఉంటాను.

కాని,గిసెప్పి బెలాంకానుంచి ఇంతలో టెలిగ్రామ్ వచ్చింది. దీంతో మా ఏర్పాటు తలకిందులైంది.

"బెలాంకా విమానం విషయమై మనం ఒక అంగీకారానికి వచ్చే ఆలోచనను సూచించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నాను. ఇది త్వరలో పరిష్కారం కావాలంటే మీరు వెంటనే న్యూయార్క్ రావాలని నా కోర్కె. కొలంబియా ఏర్ క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్, 5104, ఊల్ వర్త్ బిల్డింగ్, న్యూయార్క్ ఎడ్రెస్ కు సమాధానం ఇవ్వండి. బెలాంకా."

బెలాంకా కొత్తగా ఒక కంపెనీ మొదలెట్టి, రైట్ కార్పొరేషన్ నుండి తన విమానాన్ని కొనుండాలి. సరిగ్గా సమయానికే అతని టెలిగ్రామ్

వచ్చింది. లేకపోతే మరి రెండు మూడు రోజుల్లో కాలిఫోర్నియా వెళ్ళిపోయేవాడ్నే. ఇప్పుడే బాగా ఆలోచించి పని చెయ్యాలి.

రైట్ బెలాంకా విమానం అన్నింట్లోకి ఉత్తమమైంది. దాన్ని కొనడానికి నాకిప్పుడు ధన సహాయం కూడా ఉంది. న్యూయార్క్ వస్తున్నానని బెలాంకాకు టెలిగ్రామ్ ఇచ్చి, త్వరలోనే బయలుదేరి వెళ్ళాను.

బెలాంకా సంతోషంగా నవ్వుతూ, న్యూయార్క్ నగరంలోని కొలంబియా ఆఫీసులో నన్నందరికీ పరిచయం చేశాడు.

"అయితే మా బెలాంకా విమానాన్ని కొనాలనుకుంటున్నారన్నమాట ?" అని అడిగాడు కొలంబియా ఏర్‌క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ ఛెయిర్మన్ లెవినీ.

"ఔనండీ; అయినా దాని ఖరీదుమీద అది ఆధారపడి ఉంటుంది."

"బెలాంకాను మేం మీకు అమ్మదలచాం. న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానానికి ఇంతకన్నా మంచిది మీకు దొరకదు. మీరు అంత డబ్బుని సేకరించి సిద్ధంగా ఉన్నారా?" అని అడిగాడు లెవినీ.

"కొంత సిద్ధంగానే ఉంది. కాని, మేం ఏ విమానాన్ని కొనబోతున్నామో తెలిస్తేగాని, డబ్బంతా

సేకరించదలచుకో లేదు. నిర్మాతలు కూడా కొంత సాయం చెయ్యాలని మా అభిలాష. పారిస్ విమాన యానంవల్ల మీ విమాన పరిశ్రమకు చాలా ప్రచారం వస్తుంది. అది కూడా మీరు ఆలోచించాలి."

"మేం కొంత ఇస్తాం లెండి. మా బెలాంకా విమానం 25 వేలు చేస్తుంది. కాని, దీనిమీద మీరు పారిస్ వెళ్ళదలచుకున్నారు గనుక, 15 వేలకే మీకు ఇవ్వదలచాం. పది వేలు తగ్గించాం అన్న మాట. ఈ పది వేలు మేం మీకు చేసే సహాయం."

పది హేను వేలు! విమానానికి, పెట్రోల్ కి, ఇతర పరీక్షలకి-అన్నిటికీ కలిపి, మొత్తం 15 వేలు చాలనుకున్నాను.

"మీరు చాలా ఎక్కువే చెప్పారు. మీ ఆఖరి మాట ఇంతేనా?" అని అడిగాను.

"మా బెలాంకా 15 వేలంటే చాలా తక్కువ. న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ కు వెళ్ళగల విమానం ఇదొక్కటే అని మాత్రం మీరు గుర్తుంచుకోండి. మీరెప్పుడు సిద్ధంగా ఉంటే అప్పుడే అందులో మీరు బయల్దేరవచ్చు."

బెలాంకా, చాంబర్లెన్లు ఇద్దరూ వాళ్ళ విమానాన్ని గురించి గొప్పగా వర్ణించడమేగాని, బేరాన్ని తెగతెంపులు చేసే ప్రయత్నంలో లేరు. 15 వేలకు

తగ్గించడానికి వీలులేదంటున్నాడు లెవిసీ. పైగా తాను చెప్పిన ధర తక్కువే అంటాడు.

"మీకు నికరమైన సమాధానం చెప్పాలంటే నేను ఒకసారి సేంట్ లూయి వెళ్ళి, నా భాగస్తులతో సంప్రదించి రావాలి," అన్నాను ఆఖరికి.

"మీరు అనుకున్న మొత్తంకంటె కొంచెం ఎక్కువయిందని మాత్రం దీన్ని వదలిపెట్టకండి. మళ్ళీ రండి," అన్నాడు లెవిసీ.

బెలాంకా విమానం ఖరీదు ఎక్కువయినా అమ్మకానికి సిద్ధంగా ఉంది. నా ప్రయత్నానికి ఉపయోగపడేది ప్రపంచంలో ఇదొక్కటే! సేంట్ లూయికి రైలు ఎక్కుతూంటే విజయాన్ని నా అరచేతిలో పెట్టుకుని వెళ్తున్నట్టు అనిపించింది.

"దీనికి 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' అని పేరు పెడితే ఎలాగుంటుంది?" అని బిక్స్బీ అన్న మాట కూడా నాకు వినిపించలేదు. నా చేతిలోని చెక్కుమీద ఉన్న 15,000 డాలర్ల సంఖ్యను చూస్తూ, అలా తన్మయుణ్ని అయిపోయి ఉండిపోయాను.

రైట్ బెలాంకా విమానాన్ని కొనడానికి ఈ కాగితం ముక్క చాలు! నా ఆశ్చర్యాన్ని చూసి, బిక్స్బీ నవ్వుతున్నాడు.

"ఈ మధ్యాహ్నమే న్యూయార్క్ బయలు దేరుతాను. ఒక వారం లోగా లాంబర్ట్ ఫీల్డుమీద బెలాంకా విమానంలో దిగుతా," అన్నాను బిక్స్బీతో.

రైల్లో చాలాసేపు ప్రయాణం చేసి, న్యూయార్క్‌లో దిగాను. మరోసారి కొలంబియా ఏర్ క్రాఫ్ట్ ఆఫీసులో కాలు పెట్టాను. లెవినీ కళ్ళ ముందు టేబిల్ మీద 15,000 డాలర్ల చెక్కు ఉంచాను.

"మా విమానాన్ని అమ్ముతున్నాం. కాని, దాన్ని పారిస్‌కు నడిపించే వారిని ఎన్నుకునే బాధ్యత మాది," అన్నాడు లెవినీ.

నిలబడ్డవాడ్ని అలా కొయ్యబారి పోయాను.

"ఎవరో ఈ విమానాన్ని నడిపించి, మహా సముద్రాన్ని దాటిస్తాడంటే మేం ఒప్పుకోలేం. మా అభిప్రాయం మీకు అర్థమయిందనుకుంటా," అని ఇంకా తన వ్యాఖ్యానాన్ని వివరించాడు.

"మీరు అపార్థం చేసుకున్నట్టు ఉన్నారు. ఈ యత్నం మా సేంట్ లూయి వారిది. విమాన యానం ఏ విధంగా నెరవేర్చాలో తెల్సుకో డానికే ముందుగా విమానాన్ని నడిపించి పరీక్షించే టందుకుగాను మీతో కలిసి పని చేయాలని మేం వాంఛించాం. అంతే కాని, మేం కొన్న తర్వాత

దాన్ని నడిపించేవారిని ఇంకొకరు ఎన్నుకోడానికి మేం అంగీకరించం," అన్నాను.

"మా విమానం విషయంలో కొలంబియా ఎర్ క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్ అందుకు అంగీకరించడం లేదు. సమర్థుడైన పైలట్‌ని మేమే నియమిస్తాం. ఈ విమానయానంవల్ల వచ్చే పేరు ప్రతిష్ఠలు, ప్రచారం అంతా మీ సేంట్ లూయి వారికే వస్తాయి లెండి," అన్నాడు లెవినీ.

"సేంట్ లూయి పేరు విమానం మీద వేయడానికే మేం 15 వేల డాలర్లు మీకు ఇవ్వాలన్నట్లు కనబడుతోంది. ఇదివరకు నేనొచ్చినప్పుడే ఈ షరతు మీరు పెట్టి ఉంటే మళ్ళీ నేనిక్కడకు రాకపోయి ఉందును. ఇంతకూ మీరు బెలాంకాను అమ్ముతారా? లేదా? అమ్మేట్టయితే బేరం ముగించండి. లేకపోతే మరో విమానాన్ని చూసుకోడానికి నా దారిని నే పోతాను," అని అన్నాను నిక్కచ్చిగా.

"అమ్మకానికి ఉందనే కదండీ చెప్తున్నాం. కాని ఒక విషయం: బెలాంకా విమానాన్ని నడపడం అందరికన్నా మాకు బాగా తెలుసు. పారిస్ ప్రయాణం సాగించడం మాకు వదిలి పెట్టడమే మీకు శ్రేయస్కరం. బాగా ఆలోచించండి," అన్నాడాయన.

"అన్ని విషయాల్లోను మీ సహకారం మాకు పూర్తిగా కావాలనే మేం కోరుతున్నాం. కాని,అన్ని హక్కులతోనూ మేం దీన్ని కొనడమో లేక మానుకోడమో తేల్చుకోదల్చుకున్నాను. ఈ చెక్కు మీరు తీసుకుంటారా లేక, మరొక విమానాన్ని చూసుకోడానికి పొమ్మంటారా ?". అంటూ టేబిల్ మీద చెక్కుని చేతిలోకి తీసుకున్నాను. లెవినీ కళ్ళు చెక్కుమీదే ఉన్నాయి.

"మీరు పొరబడుతున్నారు. కాని ఒక సంగతి: న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానానికి మా వెలాంకా ఒక్కటే తగిన విమానం అని మాత్రం మరువకండి," అన్నాడు అతను మళ్ళీ.

"క్షమించాలి. మీరు అన్ని హక్కులతోనూ విమానాన్ని అమ్మనప్పుడు నే నిక్కడ్నించి ఎంత త్వరగా బయటకు వెళ్తే అంత మంచిది," అంటూ బయటకు దారి తీశాను.

"తొందరపడకండి, రేపు ఒకసారి మళ్ళీ నన్ను కలుసుకోండి."

"మీరు మీ షరతుల్ని తీసివేస్తేగాని నేనిక్కడకు మళ్ళీ రావడం అనవసరం. నేను రాదల్చుకోలేదు."

లెవినీ తటాపటాయించి, "ఐతే రేపు 11 గంటలకు నన్ను తప్పకుండా కలుసుకోండి," అన్నాడు ఆఖరికి.

ఆ మర్నాడు లెవిసీని ఆఫీస్‌లో ఉండగా సరిగ్గా 11 గంటలకు ఫోన్‌లో పిల్చాను.

వెంటనే, "గుడ్ మార్నింగ్, మీ మనస్సు మార్చుకున్నారా?" అని అడిగాడు.

నా ఒళ్ళు మండి, కోపంతో దభీమని ఫోన్ పెట్టేశాను. మాడిసన్ ఎవెన్యూ మీదికి తొందరగా నడచుకు పోయాను. త్వరగా నడవడం మూలాన్ని గాబోలు నా ఒంటికి గాలి చల్లగా రివ్వుమని తగిలింది. నా మనస్సు కొంచెం కొంచెం తేట బడింది.

ఫోక్కర్; రైట్; ట్రావెల్ ఏర్, కొలంబియా— ఈ కంపెనీలన్నీ ఒకదాని తర్వాత ఒకటి నాకో విమానాన్ని ఇవ్వడానికి నిరాకరించాయి. ఇంత వరకు ఏ కంపెనీలోనూ విమానం దొరకలేదు. ఇహ మిగిలిందల్లా శాన్ డిగోలోని రియాన్ కంపెనీ. అది కూడా నిరాకరిస్తుందా?

ఇది ఫిబ్రవరి మూడోవారం. రియాన్ కంపెనీ రెండు నెలల్లో విమానం తయారు చేసినా ఏప్రెల్ మాసాంతంలోగాని పారిస్‌కు ప్రయాణం కాలేను. బెలాంకా విమానం ఇక్కడ సిద్ధంగానే ఉంది. పారిస్ విమానయానానికి లెవిసీ ఈ పాటికి చాంబర్లెన్‌ను వైమానికుడుగా నియమించే ఉంటాడు. నా పోటీదార్లందరిలో నేనే చాలా

వెనుకపడ్డాను. నన్ను వాళ్ళు ఈ పోటిలో లెక్కే వేయరు. చాలామందికి నేనొకడ్ని ఉన్నాననైనా తెలీదు.

లెఫ్టినెంట్ కమాండర్ డేవిస్ ఈ ప్రయాణానికి ప్రయత్నాలు చేసుకున్నట్టు, మూడింజన్ల బాంబర్ విమానం కొనడానికి సైనిక శాఖ అనుమతి కూడా అతనికి లభించిందనీ వార్తలవల్ల తెలుస్తోంది. కొత్త మూడింజన్ల ఫోక్కర్ విమానంతో పోటీలో అతను పాల్గొంటున్నట్టు ప్రకటన కూడా వచ్చింది. అతను దగ్గర దగ్గర 100,000 డాలర్ల సహాయం సంపాదించి ఉండాలి.

కెప్టెన్ రీన్ ఫాంక్ కోసం ఎక్కువ ఇంజన్లతో మరొక విమానాన్ని సికోర్స్కీ తయారు చేస్తున్నట్టు వదంతి పుట్టింది. యూరప్‌లో కూడా ఈ విమానయానానికని చాలా విమానాలు అంత్యామ పరీక్షల్లో ఉండి ఉండాలి. రియాన్ కంపెనీ నాకో విమానాన్ని నిర్మించి ఇచ్చే లోగా ఎవరో ఒకరు పారిస్ ప్రయాణం చేయడం నిశ్చయం. నాకు పసిఫిక్ మహాసముద్రయానం ఉండనే ఉంది. అందుకెవరూ తయారవుతున్నట్టు తోచదు. అసలు ఆ ప్రయాణానికి 25,000 డాలర్ల ఓర్టిగ్ బహుమానం అంటూ లేదు.

"పారిస్ ప్రయాణం గురించే మనం పట్టుదలతో

ప్రయత్నించాలి. తలపెట్టినందుకు తుద చూడాలి," అన్నాడు హారీ నైట్.

న్యూయార్క్ నుండి సేంట్ లూయి వచ్చేశాను. పారిస్ ప్రయాణం అంటే చికాకేసింది. పసిఫిక్ యాత్రకు ప్రయత్నించడం మంచిదేమోనని నా మిత్రులకు సూచించాను.

"విమానాన్ని నిర్మించడానికి చాలా వ్యవధి ఉంటుంది. ఓర్టిగ్ బహుమానం లాంటిదే మరొక బహుమానం కోసం ప్రయత్నించవచ్చు. ఇది పారిస్ కన్నా చాలా దూరప్రయాణం. విమానాల శక్తి సామర్థ్యాలను ఎక్కువగా చాటవచ్చు," అని నా సూచనలో చెప్పాను.

కాని నైట్, బిక్స్బీ నన్ను వదిలిపెట్టలేదు. నేను పారిస్ వెళ్ళి తీరాలన్నారు. వాళ్ళు హృదయ పూర్వకంగా నాకెంత అండగా ఉన్నారో నా కిప్పుడు అర్థమయింది. ధనసహాయానికని మాత్రం నేను మొదట వాళ్ళను ఆశ్రయించాను. ఇప్పుడు వాళ్ళే నా శ్రేయస్సునుకోరే భాగస్తులుగా ఉన్నారు.

"డబ్బును మళ్ళీ బ్యాంక్‌లో పడేద్దాం. నీ కెప్పుడు కావలసి వస్తే అప్పుడే తీసుకోవచ్చు. రియాన్ కంపెనీ మంచి విమానాన్ని నీకు ఇవ్వగల దంటే ఈ పారిస్ ప్రయాణానికే సిద్ధంగా నిలబడదాం," అన్నాడు బిక్స్బీ.

3

[పారిస్ ప్రయాణ ప్రయత్నాలలో డేవిస్, ఊస్టర్ ఇద్దరూ బలి అయ్యారు. బర్డ్ ఎగురుతూ తన జట్టుతో కూడా కూలిపోయాడు. తర్వాత పారి నుండి బయలుదేరిన నంగెస్సర్, కోలీలు ఇద్దరూ సుహా సముద్రం పైన ఎక్కడో గాలిలో మాయమయ్యారు. అట్లాంటిక్ మహాసముద్రానికి మారక శక్తి ఉందా? తన చిన్న ఒంటి రెక్క రయాన్ విమానంలో ఒంటరిగా బయలుదేరి లిండ్‌బర్గ్ పారిస్ చేరుకుని విజయాన్ని సాధించగలడా?]

శాన్‌డిగోకు చేరువలోనే ఒక పాడుపడ్డ భవనం ఉంది. అదే రియాన్ ఏర్‌క్రాఫ్ట్ ఫాక్టరీ. దాని కెదురుగా నా టాక్సీ ఆగింది. ఏదో నీచు వాసన వేస్తోంది. బహుశా ఏదైనా చేపల కేనరీ దగ్గర్లోనే ఉందేమో!

అక్కడికి ఇక్కడికి శీతోష్ణ స్థితిలో ఎంత మార్పుంది! సేంట్ లూయిలో ఇంకా శీతల వాతావరణం పోలేదు. నేను బయలుదేరేనాటికి ఇంకా మంచు బాగా పడుతోంది. ఇక్కడ ఫిబ్రవరి 23 వ తేదీ నాటికే ఎండ చుర్రుమంటోంది. ఎండిన తాటాకులు గాలికి టపటప కొట్టుకుంటున్నాయి.

టాక్సీ వాడికి డబ్బు ఇచ్చేసి, రియాన్ ఏర్ లైన్స్ ఆఫీస్ గది తలుపు తట్టాను. ఆ గదినిండా

చిరిగిన కాగితం ముక్కలు విరజిమ్మి ఉన్నాయి. ఎదురుగా బక్క పల్చని మనిషి వచ్చి, నన్ను ఆహ్వానించాడు. తనని తాను పరిచయం చేసుకున్నాడు. ఆయన పేరు డోనాల్డ్ హాల్, ఆ ఫాక్టరీకి చీఫ్ ఇంజనీరు. ఇంతలో ఆ కంపెనీ ప్రెసిడెంట్ బి. ఎఫ్. మహానీ అక్కడికొచ్చాడు. ఆయనా చిన్నవాడే. వయస్సు ముప్పయి లోపుండవచ్చు.

"మనం వ్యాపార విషయాలు తర్వాత మాట్లాడుకుందాం. ముందు మా ఫాక్టరీ చూద్దురుగాని రండి," అంటూ నన్ను ఫాక్టరీలోకి ఆప్యాయంగా తీసుకు వెళ్ళాడు.

కింద హాల్లో పనివాళ్ళు మొత్తం ఒక అరడజన్ మందే ఉన్నారు. ఉక్కు గొట్టాల్ని వెల్డ్ చేయడం, మేకులు పేనడం, రేకులకు కన్నాలు పొడవడం మొదలయిన పనులు చేస్తున్నారు. వాళ్ళ కాయకష్టంతో తయారయ్యే విమానాలను కొనే వాళ్ళలో నేనొకడ్ని అన్నట్టు నన్నొకసారి చూసి, మళ్ళీ వాళ్ళ పనిలో వాళ్ళు మునిగిపోయారు. కంపెనీ చాలా చిన్నది. రెక్కాడితేగాని డొక్కాడేటట్టు లేదు.

"మా ఫ్యూస్‌లేజ్‌లకు స్టీలు గొట్టాలు వాడతాం. రెక్కలకు మాత్రం కర్ర చెక్కలను వాడతాం," అంటూ చెప్పాడు మహానీ.

3

[పారిస్ ప్రయాణ ప్రయత్నాలలో డేవిస్, ఊస్టర్ ఇద్దరూ బలి అయ్యారు. బర్డ్ ఎగురుతూ తన జట్టుతో కూడా కూలిపోయాడు. తర్వాత పారిస్ నుండి బయలుదేరిన నంగెస్సర్, కోలిలు ఇద్దరూ మహా సముద్రం పైన ఎక్కడో గాలిలో మాయమయ్యారు. అట్లాంటిక్ మహాసముద్రానికి మారణ శక్తి ఉందా? తన చిన్న ఒంటి రెక్క రియాన్ విమానంలో ఒంటరిగా బయలుదేరి లింద్‌బర్గ్ పారిస్ చేరుకుని విజయాన్ని సాధించగలడా?]

శాన్‌డిగోకు చేరువలోనే ఒక పాడుపడ్డ భవనం ఉంది. అదే రియాన్ ఏర్‌క్రాఫ్ట్ ఫాక్టరీ. దాని కెదురుగా నా టాక్సీ ఆగింది. ఏదో నీచు వాసన వేస్తోంది. బహుశా ఏదైనా చేపల కేనరీ దగ్గర్లోనే ఉందేమో!

అక్కడికి ఇక్కడికి శీతోష్ణ స్థితిలో ఎంత మార్పుంది! సేంట్ లూయిలో ఇంకా శీతల వాతావరణం పోలేదు. నేను బయలుదేరేనాటికి ఇంకా మంచు బాగా పడుతోంది. ఇక్కడ ఫిబ్రవరి 23 వ తేదీ నాటికే ఎండ చుర్రుమంటోంది. ఎండిన తాటాకులు గాలికి టపటప కొట్టుకుంటున్నాయి.

టాక్సీ వాడికి డబ్బు ఇచ్చేసి, రియాన్ ఏర్‌లైన్స్ ఆఫీస్ గది తలుపు తట్టాను. ఆ గదినిండా

చిరిగిన కాగితం ముక్కలు విరజిమ్మి ఉన్నాయి. ఎదురుగా బక్క పల్చని మనిషి వచ్చి, నన్ను ఆహ్వానించాడు. తనని తాను పరిచయం చేసుకున్నాడు. ఆయన పేరు డోనాల్డ్ హాల్, ఆ ఫాక్టరీకి చీఫ్ ఇంజనీరు. ఇంతలో ఆ కంపెనీ ప్రెసిడెంట్ బి. ఎఫ్. మహానీ అక్కడికొచ్చాడు. ఆయనా చిన్నవాడే. వయస్సు ముప్పయి లోపుండవచ్చు.

"మనం వ్యాపార విషయాలు తర్వాత మాట్లాడుకుందాం. ముందు మా ఫాక్టరీ చూద్దురుగాని రండి," అంటూ నన్ను ఫాక్టరీలోకి ఆప్యాయంగా తీసుకు వెళ్లాడు.

కింద హాల్లో పనివాళ్ళు మొత్తం ఒక అరడజన్ మందే ఉన్నారు. ఉక్కు గొట్టాల్ని వెల్డ్ చేయడం, మేకులు పేనడం, రేకులకు కన్నాలు పొడవడం మొదలయిన పనులు చేస్తున్నారు. వాళ్ళ కాయకష్టంతో తయారయ్యే విమానాలను కొనే వాళ్ళలో నేనొకడ్ని అన్నట్టు నన్నొకసారి చూసి, మళ్ళీ వాళ్ళ పనిలో వాళ్ళు మునిగిపోయారు. కంపెనీ చాలా చిన్నది. రెక్కాడితేగాని డొక్కాడేటట్టు లేదు.

"మా ఫ్యూస్ లేజ్ లకు స్టీలు గొట్టాలు వాడతాం. రెక్కలకు మాత్రం కర్ర చెక్కలను వాడతాం," అంటూ చెప్పాడు మహానీ.

అక్కడ్నించి మేడమీదకు వెళ్ళాం. విమానం మీది నడివాసానికి కర్ర కొయ్యలు బిగిస్తున్నారు ఇద్దరు పనివాళ్ళు. ఇంకొకడు ఎయిలిరాన్ గుడ్డకు బ్రష్‌తో డోప్ వేస్తున్నాడు.

తిరిగి కిందకు వచ్చినప్పుడు ఎన్ని ఫ్యూస్ లేజ్‌లు తయారవుతున్నాయో లెక్కపెట్టాను. పై చట్టాన్ని తయారు చేసినవి రెండు. రెక్కలకు బిగించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నది ఒకటి. మొత్తం మూడే ఉన్నాయి. ఫాక్టరీకి బాగా పని ఉన్నట్టు లేదు.

"మీ విమానాన్ని నిర్మించాలని మా ఆశయం," అంటూ ఆఫీస్ గదిలోకి వచ్చింతర్వాత మహానీ ప్రసంగం ప్రారంభించాడు.

"తప్పకుండా అలాగే చేయండి. మీరు మీ టెలిగ్రామ్‌లో ఇంజన్ లేకుండా 6 వేలు అవుతుందన్నారు. మరి పూర్తిగా అన్నీ అమర్చి ఇస్తే ఎంత అవుతుంది?"

"అది మనం ఉపయోగించే ఇంజన్నుబట్టి మారుతుంది. J 4 విర్ల్‌విండ్ ఇంజనయితే 9 వేలు, J 5 అయితే 10 వేలు అవుతుంది. ఇతర పరికరాలకు వేరే అవుతుంది."

"J 5 మంచిది. అదే నాక్కావాలి. ప్రొపెలర్ మాత్రం లోహంతోనే తయారు చేయాలి. టర్న్ అండ్ బాంక్ ఇండికేటర్, ఎర్త్ ఇండక్షన్

కంపస్-ఇవి ముఖ్యంగా నాకు కావాలి," అని చెప్పాను.

"మీ విమానయానంలో మేమూ భాగస్తులమే అనుకోండి. మా సహకారం మీకు పూర్తిగా ఉంటుంది. ఇంజన్, ఇంకా ఇతర పరికరాలు మేం కొన్న ఖరీదుకే మీకు బిల్లు చేస్తాం. మాకిందులో దమ్మిడీ లాభం అక్కర్లేదు."

"ఇంతకూ విమానం తయారయితే ఎలా పని చేస్తుందంటారు?"

"బాగా తయారు చేయగలమనే మేం భావిస్తున్నాం. అయినా ఆ విషయాలు మీరు డోనాల్డ్ హాల్‌తో చర్చించండి. ఆయన మీకు వివరించి చెప్పగలడు. నిర్మాణానికి సంబంధించిన లెక్కలు ఆయనే తయారు చేస్తున్నాడు."

"న్యూయార్క్‌నుండి పారిస్ వరకు వెళ్ళడానికి తగ్గ విమానాన్ని తయారు చేసి ఇవ్వగలమని గారంటీ ఇస్తారా?"

"మీకు గారంటీ ఇవ్వగల శక్తి మాకు లేదు. మాదేం పెద్ద కంపెనీ కాదు. పెట్టుబడి చాలా తక్కువ. ఇంతకూ మీవిమాన నిర్మాణంలో మాకు మిగిలేది ఏం లేదు," అన్నాడు, తన బాధను భావాల్లో వ్యక్తం చేస్తూ.

నేను డోనాల్డ్ హాల్‌ను చూసి, అతని శక్తి సామర్థ్యాలను తెల్సుకున్న తర్వాతనే విమానానికి ఆర్డరివ్వడం మంచిదనిపించింది.

డోనాల్డ్ హాల్ ఒక గదిలో నమూనాలు తయారు చేస్తున్నాడు. ఆయనకు నన్ను మహానీ పరిచయం చేసి వెళ్లాడు.

"మీ విమానానికి మా స్టాండర్డ్ ఫ్యూస్‌లేజ్‌ని ఉపయోగించడానికి వీల్లేదు. మీ విమానంలో పెట్రోల్ అధికంగా ఉండాలి గనుక పైకి లేచేటప్పుడు ఆ పెట్రోల్ బరువునంతా రెక్కలు మోయడానికి తగినట్టు వాటిని నిర్మించాలి. అంటే వాటిని కొంచెం పెద్దవిగా చేయవలసి ఉంటుంది. దూరప్రయాణానికి తగినట్టు ఏర్పాటు చేయాలి. అంటే వెనుక బరువు కొంచెం ముందుకు రావాలి. అప్పుడు విమానం సరితూగుతూ సాఫీగా ఎగరగలదు. బరువు ముందుకు రావాలంటే ఇంజన్ ముందుకు రావాలి. అందువల్ల మీ ప్రయోజనానికి సరిపోయేట్టు నేను ఫ్యూస్‌లేజ్‌ని నిర్మించాలి," అని వివరించాడు హాల్.

నాకు బాగా తెలియాలని ఆయన ఒక తెల్ల కాగితం తీసుకుని, విమానం ఆకారాన్ని చిత్రించడం మొదలుపెట్టాడు. ఆ చిత్రంలో విమానం ఒక పక్కకు వాలి ఉంది.

"నిండుగా పెట్రోల్ పోసిన టాంక్ ల బరువుతో నేలమీద కొంత దూరం వెళ్ళగానే సులువుగా- పైకి లేవడానికి వీలుగా - రెక్కల్ని తయారు చేయాలి. మీ విమానానికి రెక్కల నడిమి దూరం కొంచెం ఎక్కువ ఉండాలి. మా M 2 రెక్కల నిడివికి మరో పది అడుగులు ఎక్కువ ఉండవలసి ఉంటుందని అనుకుంటున్నాను. ప్రధానమైన పెట్రోల్ టాంక్ ను, ఫ్యూస్ లేజ్ కు మధ్యగా లోపలే అమర్చాలి. ఇప్పుడు కాక్ పిట్స్ రెండూ ఎక్కడ అమర్చడమా అని ఆలోచిస్తున్నాను," అంటూ తన ఊహాచిత్రాన్ని నాకు చూపించాడు.

"ఒక కాక్ పిట్ ఉంటే చాలు. అంతా నేనే చూసుకుంటాను," అని నేను చెప్పగానే హాల్ ఆశ్చర్యపోయాడు.

"మీకు తోడుగా ఇంకో పైలెట్ ఉంటాడనుకున్నాను," అన్నాడు.

"నాకు తోడుగా మనిషికన్నా మరో పెట్రోల్ టాంక్ ఉంటే సంతోషిస్తాను."

"ఐతే మరీ మంచిది. ఫ్యూస్ లేజ్ పొడవు తగ్గించవచ్చు. అంటే 350 పౌన్ల బరువు తగ్గించవచ్చు. ఆ బరువుకు 50 గేలన్ల పెట్రోల్ ను

అదనంగా తీసుకు వెళ్ళొచ్చు...న్యూయార్ నుండి పారిస్ ఎంత దూరం ?" అని అడిగాడు.

సరిగ్గా నాకూ తెలీదు. దగ్గర్లో ఉన్న గ్లోబ్ను తీసుకుని,దానిపైన దారంతో కొల్చాను. సుమారు 3,600 మైళ్ళుంది కనుక, ముందు జాగ్రత్తకోసం 4,000 మైళ్ళకు సరిపోయే పెట్రోల్ను తీసుకు వెళ్ళడం మంచిది.

తర్వాత రియాన్ M 2 విమానంలో నాకోసం చేయవలసిన మార్పులను హాల్ వాళ్ళ ప్రెసిడెంటుకు చెప్పబోయాడు.

" అదంతా నాకిప్పుడెందుకూ ? మనం ఆయనకో విమానం నిర్మించి ఇవ్వడానికి ఒప్పుకున్నాం. ఒక ధర చెప్పాం. ఆ ధరకే మనం చేసి ఇవ్వాలి.మనం అరవై రోజుల్లో విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వగలమా ?" అని వాళ్ళ ప్రెసిడెంట్ హాల్ని అడిగాడు.

" ఓవర్ టైమ్ పెట్టి చేస్తే, పూర్తవుతుందనుకుంటా."

" ఆల్ రైట్. మిస్టర్ లిండ్బర్గ్ ! మీరు ఆర్డరివ్వండి–పని మొదలు పెడతాం. J 5 ఇంజన్ తో చేర్చి, 10,580 డాలర్లు అవుతుంది. ఇతర పరికరాలకు వేరే అవుతుంది."

నా విమానాన్ని నిర్మించి ఇవ్వాలని మహానీ ఉత్సాహపడుతున్నందుకు నాకెంతో సంతోషం కలిగింది. నాకు కావలసిన విమానాన్ని తయారు చేసే శక్తి సామర్థ్యాలు హాల్‌లో ఉన్నాయన్న నమ్మకం నాకు ఏర్పడింది. సెంట్ లూయిలో నా అభిమానులు సేకరించిన 15,000 డాలర్లకు మించకుండా విమానం తయారవుతోంది. వెంటనే సెంట్ లూయికి టెలిగ్రామ్ ఇచ్చాను. రియాన్ కంపెనీ వారు చెప్పిన ధరను ఖాయపరచడం ఉచితమని కూడా అందులో తెలియజేశాను. వెంటనే నా మిత్రుల అంగీకారం టెలిగ్రామ్ ద్వారా వచ్చింది. మేం ఇదివరకే విమానం తయారుకాకముందు 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సెంట్ లూయి!' అని పేరు పెట్టే ఉంచాం.

లేత ఎండలో సముద్ర కెరటాలను తాకుతూ నేనూ, డోనాల్డ్ హాల్, కొరొనాడో స్ట్రాండ్ సముద్ర తీరంలో ఉదయాన్నే కూర్చున్నాం.

"మరి మనం కాక్‌పిట్ ఎక్కడ పెడదాం?" అని అడిగాడు హాల్.

"పెట్రోల్ టాంక్ కి వెనుక ఉంచడం మంచిదనుకుంటాను," అన్నాను నేను.

"మరి అలాగయితే ముందుకు చూడ్డానికి టాంక్ అడ్డువస్తుందేమో?"

" మామూలుగా ముందుకు చూడవలసిన అవసరం ఉండదు. కాక్‌పిట్‌ని వెనకనే ఉంచి, ఇరుప్రక్కలా రెండు కిటికీలు పెట్టి, చుట్టూ మూసేస్తే ?"

"ఆల్ రైట్, మీరే పైలట్ గనుక ఆ పని చెయ్యవచ్చు. అలా చేస్తే విమానం వెళ్ళే స్పీడ్ ఎక్కువ అవవచ్చు కూడా."

ఈ విషయాలన్నీ తన నోట్‌బుక్‌లో వ్రాసుకున్నాడు. తర్వాత ఫాక్టరీకి వచ్చాం.

" మీ విమానానికి వెనకవైపున మా M 2 కన్నా కొంచెం వెడల్పుగా ఉండేటట్టు చేయవలసి ఉంటుంది. అలా తయారు చేస్తే విమానం కుదుపు లేకుండా సాఫీగా వెళ్తుంది. కాని, వెనుక భాగాల్ని కొత్తగా డిజైన్ చేయడానికి టైమ్ చాలదు. విమాన నిర్మాణం రెండు నెలల్లో పూర్తి అవడం దుర్లభం."

" మరి మీ M 2 తాలుకు టెయిల్ డిజైన్ దీనికి పెడితే ప్రమాదం కాదా ?"

"మీ వంటి అనుభవం ఉన్న పైలట్‌కి ఫరవా లేదు."

" కొద్దిగా ఊగిసలాడినా అన్నీ నా అందు బాటులో ఉంటే చాలు. అవసరం లేని వాటి

కోసం వృథాగా కాలయాపన చేయడం నాకూ ఇష్టం లేదు," అని చెప్పా.

"అయితే ఇప్పుడు డిజైన్సును కుదించి, చిన్నదిగా చేయవచ్చు. విమానంలో ముందు, వెనుకల బరువులు సరితూగేటట్టు లెక్కలు కట్టుకుని, పని ప్రారంభిస్తాను. డ్రాయింగులు వెంట వెంటనే వేసి ఇస్తేగాని, వర్క్‌షాప్‌లో పని సాగదు."

ఇంతలో తలుపు చప్పుడయింది. మేం లోపల గడియ వేసుకుని, మాట్లాడుతున్నాం. తలుపు తీశాను. మహోనీ లోపలకు వచ్చాడు.

"ఎంతసేపూ పనేనా? ఒకసారైనా బయటకు రారా ఏమిటి? చూడండి– ఈ పత్రిక. మీరు చదవవలసిన విషయం ఒకటుంది. ఇందులో," అన్నాడు మహోనీ. అందుకుని చూశాను.

"న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానం
వానామేకర్ సహాయం
బర్డ్‌కి 100,000 డాలర్ల పెట్టుబడి"

ఈ వార్త న్యూయార్క్‌నుండి వచ్చింది. రిచర్డ్ ఐ. బర్డ్ కోసమని మూడింజన్ల ఫోక్కర్ విమాన నిర్మాణానికి రాడ్‌మన్ వానామేకర్ సహాయం చేస్తున్నాడు. మహాసముద్ర విమాన యానానికి తగిన మరొక విమానాన్ని కెప్టెన్ రెనె

ఫోక్ కోసం సికోర్స్కి కంపెనీ నిర్మిస్తోంది. ఆ ఫోక్కరే గత సెప్టెంబర్ మాసంలో కూలి కిందపడ్డాడు.

పత్రిక మడిచి, లేచి నించున్నాను. ఈ వార్త వల్ల చలించనట్టు గంభీరంగా "భోజనానికి వెళ్దాం లెండి," అన్నాను.

భూమధ్య రేఖ మీదుగా ఖండాలనూ, సముద్రాలనూ దాటుకుంటూ 3,600 మైళ్ళు ఎలా ఎగిరి వెళ్ళడం? నేనింతవరకు భూమిని విడిచి సముద్రం పైన ఎగరనే లేదు. భూమిమీదయితే కొండలు, నదులు, సరస్సులు మొదలయిన గుర్తుల సాయంతో పోవచ్చు. ఇన్నాళ్ళు అలాగే విమానాన్ని నడిపాను. రాత్రులు టపా విమానాల్లో వెళ్తూ, అక్కడి దీపాల ఆధారంగా పరిచయ స్థలాన్ని గుర్తించేవాడ్ని. ఇప్పుడేం చేయాలి?... శాన్ డిగో లోని నేవల్ ఆఫీసర్ల సలహాలను తీసుకుంటే?... నా అజ్ఞానాన్ని వాళ్ళ ముందు పెట్టనా? వద్దు... నా ప్రయత్నంలోని లోటుపాటులు తెలియకుండా నేనీ సాహసానికి దిగానని ఇప్పటికే చాలామంది అనుకుంటున్నారు. అధికారంలో ఉన్న వాళ్ళైవరైనా నా ప్రయత్నాన్ని ఆపు చేయాలని వాళ్ళ అభిప్రాయం. నాకు అండగా ఉండి, సహాయం చేస్తున్న సేంట్ లూయి అభిమానులు ఈ అభి

ప్రాయాలను వింటే ఏమనుకుంటారు? నాకు సహాయం చేయడం పొరపాటని అనుకోరూ? ఇక్కడికి, అక్కడికి వెళ్ళి, నాకు నౌకాయాత్ర సూత్రాలను నేర్పండని బాహాటంగా అడిగేకన్నా స్వయంగా నేనే చదివి, నేర్చుకోడం చాలా ఉత్తమం అనిపించింది.

శాన్ డిగో స్టోర్సులో అట్లాంటిక్ మహా సముద్రం మేపులు లేవు. కాని శాన్ పెడ్రోలో దొరికాయి. రెండు మెర్కాటర్ ప్రొజెక్షన్ మేపుల్లో నాకు అవసరమైన న్యూయార్క్-పారిస్ మార్గానికి సంబంధించే విషయాలున్నాయి. వారి వద్దనే నొమొనిక్ ప్రొజెక్షన్ కూడా ఒకటి ఉంది. సైనిక శిక్షణలో ఒకప్పుడు నేను నేర్చుకున్న పాఠం నాకు జ్ఞాపకముంది: "భూమికి మధ్యగా పోయే భూమధ్య రేఖ మెర్కాటర్ ప్రొజెక్షన్‌లో వలయాకారంగా సూచించబడుతుంది — కాని, నొమొనిక్ ప్రొజెక్షన్‌లో తిన్నగా ఉంటుంది." ఎందువల్ల? భూమండలంమీది పై పొరను ఒలిచి, మనం చదునుగా చెయ్యలేం గనుక. మేపులన్నీ ప్రొజెక్షన్లే గాని, ఏదో విధంగా మారు రూపాన్ని పొందుతాయి.

డోనాల్డ్ హాల్ తన గదిలోని ఒక టేబిల్ నా కోసం ఖాళీ చేసి ఇచ్చాడు. నా మేపుల్ని దాని మీద పరిచాను. భూమధ్య రేఖను అనుసరిస్తూ

సముద్రమార్గాన్ని నిర్ణయించుకోడానికి తగిన వివరాలు దానిమీదే అచ్చయి ఉన్నాయి.

నోమొనిక్ ప్రొజెక్షన్ మీద న్యూయార్క్ పారిస్‌లను కలుపుతూ ఒక తిన్నని గీత గీశాను. ఆ గీతను అనుసరిస్తూ ప్రతి నూరేసి మైళ్ళకు చుక్కలు పెట్టి, ఆ చుక్కల్ని మెర్కాటర్ ప్రొజెక్షన్ మీదకు ఫిరాయించుకుని, తిన్నని గీతలతో ఆ చుక్కల్ని కలుపుకుంటూ వచ్చాను. ప్రతి చుక్క దగ్గరా న్యూయార్క్ ఎంత దూరంలో ఉందో రాసుకున్నాను. దిక్సూచిని బట్టి ఎన్ని డిగ్రీలు నేను ప్రతి చుక్క దగ్గరా మారుతూ వెళ్ళాలో వేసుకున్నాను.

కొలత ప్రకారం సరిగ్గా 3,610 మైళ్ళ దూరం ఉంది. మెలికలు తిరిగిన నా విమాన మార్గం ఉత్తరంగా నోవస్కోషియా, న్యూఫౌండ్‌లాండ్ మీదనుండి అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంలో తూర్పుగా పోయి, ఐర్‌లాండ్ దక్షిణ కొనమీదుగా ఇంగ్లాండ్ మధ్యగా పోయి, నేను పారిస్ అని గుర్తు పెట్టుకున్న చిన్న చుక్క దగ్గర నిలిచిపోయింది. నేను గుర్తించిన సంఖ్యలు, కోణాలు సరైనవేనని నిర్ధారణ అయితే చాలు, నా మనస్సుకు తృప్తి కలుగుతుంది.

ఊళ్ళో ఉన్న పబ్లిక్ లైబ్రరీలో గోళాలకు సంబంధించిన లెక్కల పుస్తకాలు ఉన్నాయి.

ట్రిగ్నామెట్రీ లెక్కల ప్రకారం మరొక మార్గాన్ని తయారు చేయాలనుకున్నాను. అది అంత సులువు కాదు. అయినా కొన్నాళ్ళు కష్టపడి, 1,200 మైళ్ళ వరకు మార్గాన్ని గుర్తించుకుంటూ వచ్చాను. నేను ఇదివరకు మేపులో గుర్తించిన మార్గంతో సరిగ్గా ఇది సరిపోయింది. కనుక ఇది అనవసర కాల యాపన అని అక్కడితో ఆపు చేశాను.

రాత్రి పూట చీకట్లో మహాసముద్రంమీద గాలి ఒత్తిళ్ళకు తట్టుకుంటూ ఏకాంతంగా గగన మార్గంలో వెళ్ళాలి. సరైన మార్గాన్ని అప్పటి కప్పుడు నిశ్చయించుకుంటూ ముందుకు పోవాలి... సెక్స్టెన్ట్ ఒకటి కొంటే నక్షత్ర సహాయంతో ఆకాశ మార్గాన్న సులువుగా వెళ్ళడానికి వీలుంటుందేమో? లాభం లేదు. సెక్స్టెన్ట్ని విమానంలో ఉపయోగించడం కష్టం. దిక్కులను తెలిపే రేడియో కొంటే? అదీ లాభం లేదు. దాని వల్ల ప్రయోజనం ఉంటుందని నాకు నమ్మకం లేదు. అది చాలా బరువు కూడా. అనవసరపు బరువును తగ్గించుకోవాలని నేననుకుంటూంటే మళ్ళీ నాకీ మోత ఎందుకు?

వెళ్ళినమార్గాన్ని అనుసరించి వెళ్ళవలసిన మార్గాన్ని నిర్ణయించుకోవలసి ఉంటుంది. అదనపు పెట్రోల్ మీద నా విజయం ఆధారపడి ఉంటుంది.

నా త్రోవ తప్పి, కొన్ని వందల మైళ్ళు ఇటో అటో పోయినా యూరప్ తీరం చేరుకున్నానంటే పారిస్ చేరుకున్నానన్నమాటే. నేనీ విషయం హాల్‌తో చెప్పిన తర్వాత 425 గేలన్ల పెట్రోల్ నిలవచేయ డానికి ఏర్పాట్లు చేశాడు.

న్యూయార్క్ - పారిస్ విమాన యానం
డేవిస్‌కు లెజిన్ సహాయం

మార్చి 14 జూన్‌లో లాంగ్ ఐలెండ్‌లోని మిచల్ ఫీల్డ్‌నుండి పారిస్‌కు బయలుదేరడానికి నిర్విరామ విమానయాన ప్రయత్నాలు డేవిస్ చేసుకుంటున్నాడు. మూడు రైట్ విర్ల్ విండ్ ఇంజన్లతో నిర్మించబడిన రెండు రెక్కల కీ స్టోన్ విమానంలో ప్రయాణం. విమానానికి 'అమెరికన్ లెజిన్' అని నామకరణం చేశారు.

లెజిన్ మెంబర్లు ఇందుకుగాను 1,00,000 డాలర్లు సేకరిస్తున్నారు.

ప్రతికూల పరిస్థితుల్లో నేను కాలంతో పోటీపడ వలసివచ్చింది. హాల్ నమూనా డ్రాయింగులు వేయడమే తడవుగా విమాన నిర్మాణం సాగింది. పనివాళ్ళు సంతోషంతో ఎక్కువ కాలం పని చేస్తు న్నారు. ఒక్కొక్కప్పుడు అర్ధరాత్రి గడచినా లైట్లు ఫాక్టరీలో వెలుగుతూనే ఉంటున్నాయి. మూడు వారాలు గడవక ముందే ఫ్యూస్‌లేజ్ చట్టం,

లెక్కలు, చట్టాలు తయారయినాయి. జాగ్రత్తగా మామూలు వేగంతో పోతే 4,100 మైళ్ళు స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి పోగలదని హాల్ ఇప్పుడు లెక్కలు కట్టి చెప్తున్నాడు.

సంగెస్సర్ అట్లాంటిక్ విమానయానం

పారిస్: మార్చి, 26–ప్రపంచయుద్ధ వైమానిక ప్రవీణ కెప్టెన్ ఛార్లెస్ నంగెస్సర్ ఫ్రెంచి విమానంలో అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం ఈ వేసవిలో దాట బోతున్నాడని తెలియజేస్తున్నారు. ప్రఖ్యాత వైమానికుడు లెఫ్టినెంట్ ఏకాక్షి కోలీ కూడా వారితో ఉంటారు.

అంటే నాది కాక న్యూయార్క్–పారిస్ విమాన యాన సన్నాహాల్లో ఇది నాల్గోదని నమ్మకంగా తెలుస్తోంది. బర్డ్, ఫాంక్, డేవిస్, నంగెస్సర్ – వీళ్ళుతప్పదన్నట్టు పత్రికల్లో ప్రకటించారు. నేను కొందామనుకున్న బెలాంకాలో బయలుదేరడానికి క్లారెన్స్ చాంబర్లెన్ సంసిద్ధుడౌతూ ఉండాలి.

కొద్దిగా ఆలస్యమయినా ఓర్టీగ్ బహుమతి పోటీలో మేం పాల్గొనడానికి నేషనల్ ఏరోనాటిక్ అసోసియేషన్ అనుమతించినట్టు నా స్నేహితుడు హారీనైట్ సేంట్ లూయినుండి టెలిగ్రామ్ ఇచ్చాడు. పోటీలో ప్రవేశించిన అరవై రోజుల లోపున బయలుదేరడానికి వీల్లేదు. అదొక

నిబంధన. మే నెల ఆఖరులోగా నేను బయలుదేరితే ఈ లోపున 25,000 డాలర్లు నాకు దక్కకుండా పోవచ్చు!

పారిస్ విమాన పరీక్ష

బ్రిస్టల్: పి. ఎ. ఏప్రెల్ —9. నోల్ డేవిస్ తన తోటి వైమానికుడు స్టాంటన్ హెచ్. ఊస్టర్‌తో తన రెండు రెక్కల విమానం 'అమెరికన్ లెజిన్'తో మొదటిసారి ఎగిరి వచ్చాడు. "విమానం చక్కగా వెళ్తోంది. అయినా ఇంకా సమగ్రంగా పరీక్షించవలసి ఉంది," అని వారన్నారు.

రికార్డ్ టైమ్‌లో విమాన నిర్మాణం జరగాలన్న దృఢ సంకల్పంతో రియాన్ ఫాక్టరీలో పని సాగుతోంది. ప్రారంభించి నెల దాటింది. విమాన యాన విధానాన్ని ఆలోచించుకున్నాను. తప్పని సరిగా సముద్రంలో దిగవలసి వస్తే, ఏం చేయాలో నిశ్చయించుకున్నాను. అడపా తడపా డచ్ ఫ్లాట్సుకు వెళ్ళి, రియాన్ కంపెనీ ఒంటి రెక్క పెద్ద విమానాల్లోని ప్రత్యేకతలను గుర్తించాలని వాటి మీద ఎగిరి వెళ్తున్నాను.

పాటర్సన్ ఫాక్టరీనుండి విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్ వచ్చింది. పేదకి పెన్నిధి దొరికినట్టు అనిపించింది. 223 హార్స్ పవర్ అందులో ఇమిడి ఉంది. ఫిన్‌తో

కప్పబడిన సున్నితమైన సిలెండర్లు, చిన్న ఇనుప కడ్డీలు, కామ్స్, గేర్స్, బేరింగ్స్‌లతో తీర్చి దిద్దినట్టు తయారయింది. నలభై గంటలు నిల్చిపోకుండా ఈ మెకానిజం పని చేయడంమీద ఆధారపడుంది నా బ్రతుకు.

అన్నిటిని అధిగమించిన
ప్రపంచ అధికకాల విమానయానం

న్యూయార్క్, ఏప్రెల్ 14.—51 గంటల 11 నిమిషాల 25 సెకండ్లకాలం ఆకాశంలో ఒంటి రెక్క బెలాంకా విమానంలో తిరిగి, క్లారెన్స్ డి. చాంబర్లెన్, బెర్ట్ ఎకోస్టాలిద్దరూ లాంగ్ ఐలెండ్‌లోని రూజ్‌వెల్ట్ ఫీల్డుమీద దిగారు. అన్నిటిని అధిగమించిన అధికకాల విమానయానం చేసిన ఖ్యాతి అమెరికాకు మళ్ళీ వచ్చింది. ఆవైమానికులు న్యూయార్క్-పారిస్ నిర్విరామ విమానయానంలో ప్రప్రథములుగా రావాలని ఆత్రుతపడుతున్నారు.

యథార్థాన్ని గుర్తించకుండా నేనుండాలనుకోడం నిష్ప్రయోజనం. నా ప్రయత్నం ఫలించేవరకు ప్రతివాడు అపజయం పొందవలసి ఉంటుంది!

పసిఫిక్ సముద్రానికి సంబంధించిన మేపులను ముందు జాగ్రత్తకోసం కొన్నాను. నాకన్నా ముందుగా ఎవరైనా న్యూయార్క్-పారిస్ విమాన

యానంలో జయం పొంది తె పసిఫిక్ మహాసముద్ర విమానయానం నేను చేయవచ్చని హవై దీవుల మీదుగా మార్గాన్ని ఆ మేపులపైన గుర్తుపెడ్తు న్నాను. రేడియో యంత్రంగాని, నావిగేటర్‌గాని నడిసముద్రంలోని చిన్న చిన్న దీవులను గుర్తించ డానికి నాక్కావాలి. "తేలిగ్గా ఉండే రేడియో సెట్టును నిర్మించవచ్చు," అని లాస్ ఏంజల్స్‌లో ఒక ఇంజనీరు అంటున్నాడు. ఈ వారంలో ఆయ నతో సంప్రదిస్తాను.

పరీక్షా ప్రయత్నంలో 'అమెరికా' కూలిపోయింది.

న్యూయార్క్, ఏప్రెల్ 16 :—"నేటి మధ్యా హ్నం ఒంటి రెక్క మూడింజన్ల ఫోక్కర్ విమానం పరీక్షా ప్రయత్నంలో టెటెర్‌బరో ఏర్ పోర్టుమీద కూలిపోయింది. పారిస్ విమాన యానానికి సిద్ధమౌతున్న కమాండర్ రిచర్డ్ ఎవిలిన్ బర్డ్ తన విమాన పరీక్షా ప్రయత్నంలో నేల మీదకు దిగుతూ బోల్తా కొట్టి, తన జట్టుతో కూడా కూలిపోయాడు. జట్టులోని నలుగురిలో ముగ్గురికి గాయాలు తగిలాయి. విమానం బాగా దెబ్బతింది, కాని బాగుచేయొచ్చు."

నేను నమ్మలేకుండా ఉన్నాను. టానీఫోక్కర్‌కు దెబ్బ తగల్లేదు. కాని బర్డ్, బెనెట్, నో విల్లేలకు గాయాలు తగిలాయి. పారిస్ విమానం జట్టు

అదేనా ? అందరికన్నా ముందు పారిస్ బయల్దేరా లని నాకెంతో ఆదుర్దాగా ఉన్నా నా పోటీ దార్లకు కష్టాలు కలుగకూడదనే నా కోరిక.

రియాన్ ఫాక్టరీ ఒక పెళ్ళివారి ఇల్లులా ఉంది. పనులు చకచకా జరిగిపోతున్నాయి. గుడ్డను వేసి కుట్టే ముందు రెక్కల చట్టాలమీద పనివాళ్ళు వాళ్ళ పేర్లను రాసుకున్నారు. నాకావలసిన రబ్బరు పడవ, మంచినీటి కాంటీన్లు, మిలిటరీ తిను బండారాల డబ్బీలు, రైళ్ళలో వెలిగించే వెలుగు సాధనాలు మొదలయినవి ముందు జాగ్రత్తకోసం కొన్నాను. లోపలికి నీళ్ళు ఇంకకుండా ఉండా లని వెలుగు సాధనాలకు సైకిల్ ట్యూబ్ ముక్క లతో సీలు చేయించాను. 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' ఎప్పుడు సిద్ధమయితే అప్పుడే పరీక్షా ప్రయత్నాలు ప్రారంభించాలి.

మిలిటరీవాళ్ళు వదిలిపెట్టిన కాంప్ కిర్నీలోని ఆ పొడుగాటి పెరేడు మైదానంపైన ఎక్కువ బరువుతో పరీక్షా ప్రయత్నాలు ప్రారంభించమని హాల్ సలహా ఇచ్చాడు.

నంగెస్సర్ విమాన పరీక్షా ప్రయత్నాల సమాప్తి

న్యూయార్క్–పారిస్ పోటీల విషయ సంగ్రహం ఇది: నంగెస్సర్, ఫ్రాంక్లు కాక డ్రూహిన్, కోస్టీ,

టరెస్కాన్ అనే మరి ముగ్గురు ప్రయత్నించ బోతున్నారు.

కమాండర్ బర్డ్ 'అమెరికా' విమానానికి మరమ్మత్తులు జరుగుతున్నాయి. బెలాంకా విమానంలో కొత్త పరికరాలు అమర్చబడు తున్నాయి. కొద్ది రోజుల్లోనే రహస్యంగా బయలు దేరవచ్చునని అభిప్రాయపడుతున్నారు.

నా పరిస్థితులు అనుకూలించి, ఒక నెల ముందుగా నేను శాన్‌డిగో చేరుకుని ఉంటే ఎంత బాగుండేది! 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూాయి'ని మరి రెండు మూడు రోజుల్లో మైదానంమీదకు తీసుకురాగలం.

లైసెన్సు నెంబర్ N—X 211 నా విమానానికి ఇచ్చారని వాషింగ్‌టన్‌నుంచి టెలిగ్రామ్ వచ్చింది. నా ట్రాన్స్‌పోర్ట్ లైసెన్స టపాలో వస్తోంది. పూర్వం విమానంలో ఎగిరే సమర్థత ఉంటే సరిపోయేది. ఇప్పుడు లైసెన్స కావాలి.

కార్బొరేటర్‌కు ఒక హీటర్ని నేను కావా లంటే, న్యూయార్క్ చేరిన తర్వాత తగిలిస్తామని ఇంజన్ ఫాక్టరీనుండి మరొక టెలిగ్రామ్ వచ్చింది.

జెలాంకా విమానానికి ప్రమాదం! చాంబర్లెన్ నేర్పుగా ఇద్దరు అమ్మాయిల్ని రక్షించిన వైనం!

న్యూయార్క్, ఏప్రెల్ 24 :—

పైకి లేచే వేళకు లాండింగ్ గేర్ వదులై, ఊడినందువల్ల గొప్ప ప్రమాదం జరుగవలసిందే కాని, చాంబర్లెన్ నేర్పుగా తప్పించారు. ఆ విమానంలో 9, 15 సంవత్సరాల ఈడుగల ఇద్దరు ఆడపిల్లలు కూడా ఆయనతో ఉన్నారు..."

'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని రియాన్ కంపెనీకి చెందిన డచ్ ఫ్లాట్స్ మైదానంమీదకు తీసుకొచ్చాం. ఫ్యూస్‌లేజ్ సులువుగానే ఫాక్టరీ గేట్ దాటింది. కాని, 46 అడుగుల రెక్కల నిడివి గేట్లో నుండి రావడం కష్టమయింది. గోడను పగలగొట్టవలసి వస్తుందనుకున్నాం. కాని, అవసరం లేకుండానే రెక్కల కొనలను వంచి, ఎలాగైతేనేం బయటకు తీసుకొచ్చాం.

డేవిస్, ఊస్టర్ల మరణం - పైకి లేస్తుండగా 'అమెరికన్' లెజిన్ కూలింది

హాంప్టన్, ఏప్రెల్ 26 :—

వచ్చే వారంలో పారిస్ ప్రయాణానికి సంసిద్ధులైన లెఫ్టినెంట్ కమాండర్ నోయల్ డేవిస్, లెఫ్టినెంట్ స్టాంటన్ హెచ్ ఊస్టర్, వారి పెద్ద అట్లాంటిక్ విమాన తుది పరీక్షా ప్రయత్నంలో కూలి చనిపోయారు.

ఆ పెద్ద విమానం లాంగ్ లే ఫీల్డుకు చేరువలోనున్న బురద నేలపైన కూలగా బురద నీళ్ళు చాలా ఎత్తుగా చిందడం మైదానం మీద అప్పుడున్న వారు చూశారు.

అరే భగవాన్! న్యూయార్క్ - పారిస్ విమానయానానికని నిర్మించబడిన మూడింజన్ల విమానాలు, ఫాంక్ - సికోర్స్కీ, డేవిస్-కీస్టోన్, బర్డ్ ఫోక్కర్ అన్నీ కూలిపోయాయి. నలుగురు చనిపోయారు. ముగ్గురు గాయపడ్డారు. బెలాంకా దెబ్బతింది.

ఈ ఉదయం 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని పరీక్షకు పెట్టాలనుకున్నాను. ఇవాళ ఏప్రెల్ 28. సరిగ్గా 60 రోజులయింది విమాన నిర్మాణం ప్రారంభించి. నేను కూర్చుని, నా విమానాన్ని దాని పెద్ద వెడల్పు చక్రాలమీద నడిపించుకు వెళ్తూంటే చాలా కొత్తగా ఉంది! నా సాధన పరికరాలను, ముందున్న మైదానాన్ని, ఆకాశాన్ని ఒకసారి చూశాను. త్రాటిల్ని తెరచాను. నా ముందున్న పెట్రోల్ టాంక్ నా దృష్టికి అడ్డుగా ఉంది. అందువల్ల ఒక పక్కనుండి వంగి చూడ వలసి వచ్చింది.

శాన్‌డిగో (సముద్ర) అఖాతం మీదుగా రెండు వేల అడుగుల ఎత్తులో వలయంగా తిరుగుతూ వెళ్లాను. ఫిన్‌ని కొంచెం సరిచేయాలి. ఎయిలి రాన్స్ చాలా పైకి లేస్తున్నట్టున్నాయి. ఈ విషయాలు డాష్ బోర్డులో రాసి పెట్టుకున్నాను. స్టిక్‌ను ఒక పక్కకు నొక్కాను. ఒక రెక్క దిగింది. ఎయిలిరాన్ మందగొడిగా ఉంది. అలా ఉండా లనే మొదట్నుంచి అనుకున్నాం. మొత్తం బరువు అంతా ఉన్నప్పుడు ఎక్కువ ఒత్తిడి రెక్కలమీద ఉండకూడదనే ఎయిలిరాన్స్‌ను చిన్నవిగా చేశాడు. రెక్కలు బాగా పైకి లేచేటట్టు చేసి, స్టిక్‌ను వదిలేశాను. విమానం ముందుకు దిగింది. మళ్ళీ మామూలుగా పైకి లేస్తుందనుకున్నాను. రాలేదు. మామూలు స్థానానికి వచ్చేటట్టు స్టిక్‌ను లాగాను. రడర్ కంట్రోల్సుపైనుండి పాదాలను తీసేసి, స్టిక్‌తో నడిపించాను. ఒక పక్కకు ఎయిలిరాన్స్‌ను తిప్పితే ఫ్యూస్‌లేజ్ రెండో పక్కకు తిప్పుతోంది. ఈ విధంగా ఉంటుందనే మేం మొదట అనుకున్నాం. ఊగిసలాడుతూ వెళ్లినా ఎక్కువ దూరం వెళ్ళే టట్టు టెయిల్ భాగాలు తక్కువ వెడల్పే ఉంచాం. వాటిని ఈ విమానానికి తగ్గట్టు తయారు చేయ డానికి మాకు టైమ్ చాలలేదు.

మే, 4 వ తేదీన చివరి పరీక్షను ఏర్పరచాం. డచ్ ఫ్లాట్స్ నుండి పాడుబడిన కాంప్ కిర్నీ పెరేడ్ మైదానానికి మారాం. మూడు కిలో మీటర్ల పొడుగున సముద్రంలో ఇదివరకే మిలిటరీవాళ్ళు బోయిస్ వేసుంచారు. అటువైపే నేను వెళ్లాను. నీటి మట్టానికి 50 అడుగుల ఎత్తునుండి వెళ్తున్నాను. స్టిక్ మీద బరువంతా మధ్యగా ఉండేటట్టు స్టెబిలైజర్ను సరి చూసి పెట్టాను. ఒకొక్కప్పుడు గాలి తాకిడి 130 మైళ్ళ వేగం వరకూ ఉంది. రెండు బోయిస్ మధ్య ఎగరడానికి ఎంతసేపు పడుతుందో స్టాప్ వాచీతో చూశాను. ఆ విధంగా రెండు మూడు సార్లు ఎగిరి చూశాను.

ఇంజన్ భ్రమణానికి, గాలి వేగానికి గల సంబంధాన్ని గుర్తించి, కాంప్ కిర్నీకి తిరిగి వచ్చాను. నేను గుర్తించినవి హాల్‌కు ఉపయోగపడవచ్చు. నేను కిందకు దిగేసరికి హాల్, మహానీ, ఇంకా ఇతర మెకానిక్కులు నాకోసం ఎదురు చూస్తున్నారు. రెక్కల్లో అమర్చిన మొదటి టాంక్ నిండా పెట్రోల్ నింపి, మొదటి పరీక్ష చేశాం. తర్వాత ప్రతి తడవుకీ 50 గేలన్ల చొప్పున కలుపుకుంటూ హాల్ తన లెక్కలు సరిచూసుకునే వరకూ పరీక్ష చేయదలచుకున్నాం.

మొదటి రెండు, మూడుసార్లు సులువుగానే ఉంది. కాని, ప్రతి తడవుకి నేలమీద వెళ్లే దూరం పెరుగుతూ ఉంది. రాళ్ళమీద పరుగెడుతూంటే కుదుపు ఎక్కువవుతూ ఉండేది. మొత్తం 300 గేలన్ల బరువుతో ప్రయత్నించినప్పుడు 30 సెకండ్లలో పైకి లేచాను. కాని, టైర్లకు ఒత్తిడి దెబ్బ ఎక్కువయింది. దిగినప్పుడు ఒత్తిడి దెబ్బ అంతకన్నా ఎక్కువగా తగిలింది.

"చార్లీ, నీ చక్రాలు 1123 అడుగులు పరుగెత్తగానే నువ్వు పైకి లేచావ్," అని హాల్ అన్నాడు. అంటే అప్పుడే లెక్కలు వేసి, సరి చూసుకున్నాడన్న మాట.

"మరో 50 గేలన్ల బరువును వెయ్యమంటారా?" అని మెకానిక్ అడిగాడు. 400 గేలన్ల వరకు తీసుకు వెళ్ళాలనుకున్నాను కాని, టైర్లకు దెబ్బమీద దెబ్బ తగిలితే అసలుకే మోసం రావచ్చు. మళ్ళీ 300 గేలన్లతోనే ప్రయత్నిస్తే మరి దిగవలసిన అవసరమే ఉండదేమో! కావలసిన వాటికన్నా పరీక్షలు ఎక్కువగానే చేశాం.

"ఇహ చాలని నా అభిప్రాయం," అని మహోనీ కూడా అన్నాడు.

గేలన్ పెట్రోల్ ఎన్ని మైళ్ళకు వస్తుందో చూడాలి. శాన్ డిగోనుండి సేంట్ లూయి వెళ్తున్నప్పుడు చూడవచ్చు. టైమ్ కలిసి వస్తుంది.

ఇంటి ముఖం పట్టాలన్న ఆత్రుత నాలో ఎక్కువ అయింది. శాన్ డిగోలో బాకీలన్నీ తీర్చేశాను. బాంక్ అకౌంట్ మూసేశాను. కాని, నైరృతి దిక్కున - రాకీ పర్వత ప్రాంతంలో తుపానుగా ఉంది. సాహసించి పగటిపూట వెళ్ళడం కూడా సందేహమే. నేలమీదుండే గుర్తుల సహాయంతో కాకుండా రాత్రి చీకట్లో వెళ్ళాలని నాకుంది.

వాతావరణం అనుకూలంగా లేకపోవడంవల్ల మే 8 వరకు శాన్ డిగోలోనే ఉండిపోయాను. ఇంతలో ఒక పెద్ద వార్త వచ్చింది.

అట్లాంటిక్ మీదుగా నంగెస్సర్ పయనం-
రేపు న్యూయార్క్ చేరాలి.

పారిస్: మే-8, తూర్పు ఆకాశంలో సూర్యుడు పైకి లేస్తూండగా కెప్టెన్, చార్లెస్, నంగెస్సర్, ఫ్రాంకో కోలీ అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం దాటి, పశ్చిమంగా న్యూయార్క్ పోవాలని తమ 'వైట్ బర్డ్' రెండు రెక్కల లెవసూర్ విమానంలో నిండు బరువుతో బయలుదేరారు.

మొదటిసారి సంగెస్సర్ ప్రయత్నించి విఫలు డైనప్పుడు, మైదానంమీదున్న వాళ్ళందరికీ ఊపిరి ఆగినంతయింది. కాని, రెండో ప్రయత్నంలోనే కృతకృత్యుడయి, ఆ తెల్లని 'వైట్‌బర్డ్' విమానంలో పైపైకి మెల్లగా లేచి, పశ్చిమాకాశంలో లీనమయిపోయాడు.

దీంతో నాదృష్టి పశ్చిమంగా పసిఫిక్ మహా సముద్రం వైపు మరలింది. మేపులను ముందు పెట్టుకుని కూర్చున్నాను. నా దృష్టి హానోలులూ దాటిన తర్వాత ఉన్న ఆ చిన్న ద్వీపాలమీదనే ఉంది. 'అక్కడ విమానం పైకి లేవడానికి, దిగ డానికి తగిన సముద్ర తీరాలు ఉన్నాయా? లేవా?' అనే నా జిజ్ఞాస. సముద్రంలో తేలడానికి నా విమానం అడుగున తెప్పలు కట్టవలసి ఉంటుంది. హానోలులూ చేరడానికి తగినంత పెట్రోల్ ఉండగా తెప్పల బరువుతో కూడా నీట్లోనుండి లేవగలదా విమానం?

రాత్రి ఈ ప్రశ్నలతోనే పడక చేరాను. ఉదయం లేచేసరికి ఆ ప్రశ్నలే ఇంకా నన్ను వేధి స్తున్నాయి. ఇవాళ మే 9. న్యూఫౌండ్‌లాండ్ వద్ద నంగెస్సర్, కోలీల 'వైట్‌బర్డ్' విమానం కన్పిం చిందని ఈనాటి మొదటి వార్త. ప్రొద్దు గడు

స్తున్న కొద్దీ కొత్త శీర్షికలతో, పెద్దక్షరాల ముద్రణతో పత్రికమీద పత్రికలు ప్రచురింపబడుతున్నాయి.

ఫ్రెంచి వైమానికులు నోవస్కోషియా చేరారు.

విమానం పోర్ట్‌లాండ్ దాటుతూండగా కన్పడింది.

బోస్టన్ మీదుగా విమానం వెళ్తోంది. ఒకటి తర్వాత ఒకటి గంటలు గడిచిపోయాయి. కాని, 'వైట్‌బర్డ్' న్యూయార్క్ చేరినట్లు వార్త రాలేదు. ఆఖరికి నల్లటి పెద్దక్షరాలతో

నంగెస్సర్, కోలీలు కన్పడ్డం లేదు

అని వార్త వచ్చింది.

ఫ్రెంచి వైమానికులు ఇద్దరూ నడిరాత్రి దెయ్యాల్లాగ త్రోవలో అంతర్థానమై పోయారు. ఫ్రెంచితీరం వదిలిపెట్టిన తర్వాత వారిని చూసినట్టు నిక్కచ్చిగా ఎవరూ చెప్పలేదు. కాని, ఒకటి మాత్రం నిజం. చాలా కాలం ఎగరడంవల్ల పెట్రోలంతా అయిపోయి, ఏ సముద్రప్రాంతంలోనో, ఇంకో ప్రదేశంలోనో న్యూయార్క్‌కు చేరువలోనే కిందకు కూలిపోయి ఉండాలి.

ప్రమాదాలు, విపత్తులు, కాల యాపన–వీటి ఫలితంగా ఒక్క బెలాంకా మాత్రం న్యూయార్క్–

పారిస్ విమానయానానికి మిగిలింది. న్యూయార్క్‌కు పశ్చిమంగా 2,500 మైళ్ళ దూరంలో నా విమానం ఇప్పుడు సిద్ధంగా ఉంది.

రోజూకన్నా ఇవాళ ఎక్కువ ఆశతో వెదర్ బ్యూరోకి వెళ్లాను. నేను వెళ్ళవలసిన వైపు ఆకాశ మార్గం ఇప్పుడిప్పుడే తేటపడుతోందని తెలిసింది.

బెలాంకా ఇంకా బయలుదేర లేదు. ఫోక్కర్‌తో బర్డ్ ఇంకా తయారుగా లేదు. ఈ వాతావరణం తేటపడుతూండగానే నేను న్యూయార్క్‌కు బయలుదేరితే ఇంకా ఎవరూ పారిస్‌కు ప్రయాణం కాకముందే అక్కడకు నేను చేరుకోవచ్చునని ఆశిస్తున్నాను.

4

[మే 19 వ తేదీ నాటి రాత్రి వాతావరణం నిర్మలమయ్యే సూచనలు కానవచ్చాయి. ముందు రోజు రాత్రి లిండ్‌బర్గ్ నిద్రపోలేదు. అయినా అతడు పారిస్ ప్రయాణానికి సిద్ధంగానే ఉన్నాడు. వేకువ జామున అతను బయలుదేరే వేళ కూడా అయింది.]

మే 10 వ తేదీ. ఈ రోజే నేను శాన్‌డిగో నుండి బయలుదేరాలి. కార్లో వెళ్తూ నా విమానాన్ని నిర్మించిన కార్మికులకు నా తుది అభివందనాలు అర్పించాలని రియాన్ ఫాక్టరీవద్ద ఆగాను. అక్కడనుండి తిన్నగా డచ్ ఫ్లాట్సు మీదుగా నార్త్ ఐలండ్ దగ్గర రాక్‌వెల్ ఫీల్డు చేరాను. నా విమానం అక్కడనుండే బయల్దేరాలి. పసిఫిక్ టైమ్ ప్రకారం 3-55 గంటలకు నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' గాలిలో సేంట్ లూయికి అభిముఖంగా బయలుదేరింది.

సూర్యాస్తమానానికి నేను ఆరిజోనాపైన 8,000 అడుగుల ఎత్తులో ఎగురుతున్నాను. పర్వత శిఖరాలకు చాలా పైగా ఉండాలని ఇంకా పైకి వెళ్లాను. చీకటికన్నా చలి ఎక్కువవుతోంది.

చంద్రుడు మసగ్గా ప్రకాశిస్తున్నాడు. గుడ్డి వెన్నెల్లో భూమిమీద ఎత్తుపల్లాలు చూచాయగా కన్పడుతున్నాయి. డాష్‌బోర్డుమీద లైట్ వేశాను. మీటర్లన్నీ సక్రమంగా పని చేస్తున్నట్టు వాటి ముళ్ళు సూచిస్తున్నాయి. నా లాగ్ బుక్‌లో వివరాలన్నీ వ్రాసుకుని, కాక్‌పిట్‌లో జారబడి కూర్చున్నాను.

ఇంజన్ కుదిపింది! మళ్ళీ! మళ్ళీ! దడదడ లాడింది. ఆగింది. కుదిపింది. స్టిక్ హాండిల్ పట్టుకుని, కిందకు చూశాను. నేను పర్వతప్రాంతాలపై నుండి పోతున్నట్టు మాత్రం తెలుసుకున్నాను. త్రాటిల్ని వెనక్కి తోసేసి, మళ్ళీ డాష్‌బోర్డు మీదకు లైట్ వేశాను. పెట్రోల్ ఒత్తిడి ఎక్కువగా ఉంది. అయినా దానివల్ల ఇబ్బంది ఉండకూడదు. విమానమంతా ఇంజన్ కుదుపువల్ల ఆడిపోతోంది. మిక్చర్ కంట్రోల్ని చివరకు జరిపాను. అయినా ఇంకా ఇంజన్ దడదడ ఆగలేదు.

అర్థరాత్రి, నిర్జన అరణ్యప్రాంతం, ఇక్కడే దిగవలసివస్తుందా? అయితే నా పారిస్ ప్రయాణం సమాప్తి అయినట్టే! ఆరిజోనా కీకారణ్యాల పైన ఈ విమానం 200 గేలన్ల పెట్రోల్ బరువుతో కొన్ని వేల అడుగుల ఎత్తున ఉంది. కింద

ఒక కొండకు వాలుగా మెట్ట ప్రదేశం కనబడు తోంది. గుడ్డి వెలుగులో స్పష్టంగా తెలియడం లేదు. ఎండిన చెరువులు, విరజిమ్మిన రాళ్ళ బండలు—విమాన చక్రాలు తిరగడానికైనా వీలు లేని ప్రదేశం అది.

ఎత్తునుండి విమానం కిందకు దిగిపోతోంది. కాని, నా విర్ల్‌విండ్ ఇంజన్‌లో శక్తి నశించలేదు. అందువల్ల భూమికి కొన్ని వేల అడుగుల ఎత్తునే ఉన్నాను. గాలి ఎటు వీస్తోందో తెలియడం లేదు. ఇంకా వాయువ్య దిక్కుగానేనా? ఎదురు గాలిలో దిగితే ఆ కొండవాలులో దిగొచ్చు! ఇంజన్లో ఏదైనా లోపం ఉందా? పెట్రోల్ మిక్చర్‌లో తప్పుందా? ఆ మిక్చర్ కంట్రోల్ని పలు విధాలుగా పెట్టి చూశాను. లాభం లేకపోయింది. మామూలు 3 పౌన్ల ప్రెషర్లోనే ఉంది. ఇగ్నిషన్? ఏం లేదు. రెండు మేగ్నెటోలమీదా ఒకే విధంగా పోతోంది. కార్బ్యురేటర్లో నీళ్ళు చేరాయా? పెట్రోల్లోని ప్రతి చుక్కనీ వడ గట్టామే!...

థ్రాటిల్ని బాగా ఒకసారి తెరిచి మూసేశాను. డడదడ శబ్దం కొంచెం తగ్గింది. మిక్చర్ కంట్రోల్ని జాగ్రత్తగా తెరిచాను. అదీ కొంచెం

సహాయపడ్డట్టుంది. మరి ఇందాక అదెందుకు సరిగ్గా పని చేయలేదో? ఆ భగవంతుడికే తెలియాలి. ఇప్పుడు ఇంజన్ బాగా పని చేస్తోంది. మిక్చర్ కంట్రోల్, థ్రాటిల్ కొంచెం సరి చేయడంతోనే ఎత్తుకు వెళ్ళగలిగాను.

20 నిమిషాల క్రితం ఇంజన్ బాగా పని చేయలేదు. ఇప్పుడు బాగా పని చేస్తోంది. చాలా ఎత్తున ఎగరడంవల్లనో, చలిగాలివల్లనో ఇంజన్ అల్లరి పెట్టుండాలి. పెట్రోల్ని అధికంగా వాడి, మిక్చర్ కంట్రోల్ ఎలా పని చేస్తుందో చూడాలి.

చుట్టూ ఎగరడం మానేసి, సేంట్ లూయి మార్గాన్ని అనుసరించాను. పర్వత శిఖరాలకు చాలా పైగా ఉండాలని మళ్ళీ పైపైకి వెళ్ళాను. ఇంజన్ దడదడ మళ్ళీ మొదలెట్టింది. ఎత్తుకు వెళ్తున్నకొద్దీ ఎక్కువవుతోంది. కాని, నేను పర్వత శిఖరాలకు చాలా పైగా ఉండాలంటే అధమం 10,000 అడుగుల ఎత్తునైనా ఉండాలి.

ఎదుట ఆకాశంలో నక్షత్రాలు కాంతి విహీనమౌతున్నాయి. తెల్లవారడానికి ఇంక ఆట్టే కాలం లేదు. పర్వతాలు, పర్వత ప్రదేశాలు రాత్రే దాటిపోయాయి. రాత్రి ఒకసారి 13,000 అడుగుల ఎత్తున కూడా ఎగిరాను. ఇప్పుడు దిగువగా వెళ్తు

న్నాను. విర్ల్ విండ్ ఇంజన్ ఇప్పుడు బాగానే పని చేస్తోంది. నేనిప్పుడు కన్సాస్ రాష్ట్రంలో ఎక్కడో పైనున్నాను. కాని, సరిగ్గా ఎక్కడున్నాను? నా తోవ తప్పి, ఏ మాత్రం దూరం వచ్చి ఉంటాను? వచ్చిన మార్గాన్ని అనుసరించి, వెళ్లవలసిన మార్గాన్ని గుర్తించడం (Dead Reckoning Navigation) లో తప్పటడుగులు వేస్తూంటే ఎలా? పారిస్‌కు బయలు దేరక ముందే ఈ విధానం సరిగ్గా నేర్చుకోవాలి.

తూర్పునుండిన ఎర్రని అరుణకాంతి తెల్ల బడింది. కింద ఒక రైలు బండి పొగలు కక్కుతూ గుప్‌గుప్‌మని పోతోంది. రైలు రోడ్డు వాయవ్య మూలనుండి వచ్చి, నా కుడి చేతికింద ఒక పట్నాన్ని చేరుకుంటోంది. నలభై నిమిషాల క్రితం ఒక పెద్ద నదిని దాటి వచ్చాను. అది అర్కాన్సాస్ నదే. అయితే నేనిప్పుడు విచిటాకు 80 మైళ్ళు తూర్పున ఉన్నానన్నమాట.

ఇంకో రైలు మార్గం; ఈశాన్య మూలనుండి వస్తోంది. మరొకటి తూర్పునుండి వచ్చి, చుట్టున నైరృతి దిక్కుగా తిరిగి పోతోంది. వెంటనే కన్సాస్ మేపు విప్పాను. నా కళ్ళు ఇటూ అటూ ఒక్క సారి వెతకడంతోటే నేనున్న ప్రదేశాన్ని మేపులో గుర్తించాను. నా కుడివైపు రైలు

మార్గం చెర్రివేల్ నుండి పార్సన్స్ పోతుంది. నా తోవ తప్పి 50 మైళ్ళు దక్షిణంగా వచ్చానన్న మాట. రాత్రి గాలి విసుర్లలో ఇలా తోవ తప్పాను. కాని, మహాసముద్రం మీదయితే ఇంత కన్నా బాగానే వెళ్ళగలనని నా నమ్మకం.

అదిగో సేంట్ లూయి!...ఎనిమిదే అయింది. లాంబర్ట్ ఫీల్డు ఎంత పచ్చగా ఉందో! ఫిబ్రవరిలో నేను బయలుదేరే ముందు బురద బురదగా మట్టి రంగులో ఉండేది.

శాన్ డిగో నుండి ఇక్కడకు రావడానికి 14 గంటల 25 నిమిషాలు పట్టింది. పసిఫిక్ తీరం నుండి ఇంత శీఘ్రకాలంలో ఇంతవరకూ ఎవరూ రాలేదు. నా టపా విమాన స్వంతదారులు బిల్, ఫ్రాంక్ రాబర్ట్ సన్ ఇద్దరూ దిగడంతోనే నాకు స్వాగతమివ్వాలని వచ్చారు. వారితో కూడా మరి కొందరు పైలట్స్, మెకానిక్కులు ఉన్నారు. పత్రికా విలేఖర్లు ఎదురుగా వచ్చారు. మేమంతా కలిసి హోటల్లోకి టిఫిన్ తీసుకోడానికి వెళ్ళాం.

నంగెస్సర్, కోలీల గురించిన వార్తలు ఏమైనా వచ్చాయేమోనని అడిగాను. వాళ్లు న్యూయార్క్-పారిస్ విమానయానంలో మాయమై అప్పుడే రెండు దినాలయింది.

"ఏదో బ్రిటిష్ నావ వారిని రక్షించినట్టు వార్త వచ్చింది. కాని, అది అవిశ్వాసనీయమైన వార్త. దాని మాటకేం గాని, మీరు స్టేట్ డిపార్టుమెంటు వారి హెచ్చరికను విన్నారా?" అని నన్నొక విలేఖరి అడిగాడు.

"నేనేం వినలేదు; ఏమిటది?" అని అడిగాను.

" 'నంగెస్సర్, కోలీలు ఏమయిందీ ఇదమిద్ధంగా తెలిసేవరకు అమెరికా విమానం ఏదైనా పారిస్ చేరిందంటే అనర్థాలకు దారి తీస్తుంది,' అని మన పారిస్ ఎంబసీ ఒక కేబిల్ పంపించారు. బయలు దేరడానికి ఎటువంటి కట్టుబాట్లు లేవుగాని హెచ్చరిక చేశారు," అన్నాడా విలేఖరి.

"బెలాంకా ఎలాగైనా పారిస్‌కు బయలుదేర బోతోంది. మరి మీరేం చేస్తారు?" అని ఇంకొకరు అడిగారు.

"అథమం న్యూయార్క్‌వరకు వెళ్తాను. నంగెస్సర్, కోలీలు ఇద్దరూ చనిపోయుంటే, వాళ్ళ ప్రయత్నాన్ని మనం కొనసాగించాలి గదా?" అన్నాను.

మేము ఫలహారం చేస్తూండగా నా అభిమానులు హెరాల్డ్ బిక్స్బీ, హారీ నైట్

వచ్చారు. ఇంకా ఇతర అభిమానులు నన్ను చూడాలని వచ్చేవారు వస్తూనే ఉన్నారు. కొంత మంది ఫోన్ చేస్తున్నారు. నాకెంతో ఘనస్వాగత మిచ్చి, నన్నెంతో గౌరవించాలని ఛాంబర్ ఆఫ్ కామర్సు మెంబర్లు, ఇంకా ఇతరులు నామీద ఉండే గౌరవం కొద్దీ విందులు, టీపార్టీలు చెయ్యాలని, నేనింకా సేంట్ లూయిలో ఎన్నాళ్ళు ఉంటానో తెలుసుకోవాలని అడిగారు. సేంట్ లూయి నా స్వగ్రామం. ఇక్కడి వారి సహాయం తోనే నేను కొన్న ఈ 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లో నేను పారిస్ పోబోతున్నాను. విందులకు, వేడుకలకు అంతుండదు. అంతా బాగానే ఉంది. కాని, ఇక్కడే నేను విందులారగిస్తూ, కాల క్షేపం చేస్తూంటే పుణ్యకాలం కాస్తా గడచి పోతుంది. నాకన్నా ముందు ఎవరైనా పారిస్ చేరుకోవచ్చు.

"ఔను; రేపు ఉదయమే నువ్వు బయలుదేరి వెళ్ళు. ఈ రాత్రి హాయిగా నిద్రపో," అన్నాడు హారీనైట్.

అతని సలహా ప్రకారం ఆ మర్నాడు ఉదయం 8-13 గంటలకు బయలుదేరాను. ఏడు గంటల ప్రయాణంతర్వాత మాన్‌హాటన్ ఐలెండ్ దిగువను

కనబడింది. నా ముందున్న నగరం పొలిమేరల్లో కర్టిస్, రూజ్ వెల్టు, సైనికశాఖకు చెందిన మిచెల్ విమానాశ్రయాలు మూడు కనబడుతున్నాయి. మిచెల్ గతుకులు గోతుకులుగా ఉంది. కర్టిస్‌లో దిగితే నేను మళ్ళీ పారిస్‌కి బరువుతో బయలు దేరడానికి పొడుగు చాలేటట్టు లేదు. రూజ్ వెల్ట్ మైదానంలోనే రన్ వే పెద్దదిగా ఉంది.

కర్టిస్ మైదానం పైన ఒకసారి తిరిగి, ్రతాటిల్ని మూసేసి, నిటారుగా దిగుతున్నాను. చాలామంది ఫోటో్రగాఫర్లు మైదానం మీదకు పరుగెత్తుకుంటూ వచ్చారు. నేను దిగవలసిన చోటునే అడ్డుగా ఉన్నారు. వెంటనే ఇంజన్‌కు స్పీడ్ ఎక్కించి, పక్కకు తిప్పి దిగాను. వాళ్ళంతా నా విమానాన్ని చుట్టముట్టారు. ్రపొపెలర్‌కు దూరంగా ఉండమని నేనెంత గట్టిగా హెచ్చరించినా వినిపించుకునేటట్టు లేరు. 'హేంగర్ సిద్ధంగా ఉంది. ఇటు రండి' అన్నట్టు మెకానిక్కులు హేంగర్స్ వైపునుండి చేతులూపారు. నేను విమానాన్ని నిలిపాను. ఒకరు చ్రకాలకింద వెంటనే దిమ్మలు పెట్టారు. ఆగడంతోటే కేకలు వేస్తూ, అంతా గుంపుగా నా విమానం చుట్టూ మూగారు. ఒకర్ని ఒకరు తోసుకుంటున్నారు. ఆ మధ్యనుండి

ఒకాయన అధికారంతో తోసుకుంటూ ముందుకొచ్చి, "నేను ఈ ఏర్‌పోర్టు మేనేజర్ని; నా పేరు కేసే జోన్స్; మీకోసం ఒక హేంగర్ని సిద్ధంగా ఉంచాను," అన్నాడు. కేసే జోన్స్! ఓ! ఆ ప్రసిద్ధ టెస్ట్ పైలట్!

ఇంకో ఆయన; మీసాల మనిషి. బక్కపల్చగా ఉన్నాడు. అతనొచ్చి, "నా పేరు డిక్ బ్లైత్. రైట్ ఏరోనాటికల్ పబ్లిక్ రిలేషన్స్ ఆఫీస్ ప్రతినిధిని. వీలైన సహాయం మీకు చెయ్యాలని వచ్చాను," అన్నాడు.

"నా ఇంజన్ని క్షుణ్ణంగా పరీక్షించడానికి తగిన మెకానిక్కులు ఉన్నారా?" అని అడిగాను.

"మా విర్ల్‌విండ్ మెకానిక్స్‌లో ఇద్దరు గట్టి వాళ్ళు మీ కోసమే ఇక్కడున్నారు. ఈయన కెన్ బోడెక్కర్. మీకు ఇదివరకే తెలునునను కుంటా. ఆయన ఎడ్ ముల్లిగన్," అని ఆ ఇద్దరి మెకానిక్స్‌నీ పరిచయం చేశాడు బ్లైతే.

కాక్‌పిట్‌లోనుండి నేను దిగుతూంటే, ఫోటోగ్రాఫర్లు పోటీగా ఒకర్ని ఒకరు తోసుకుంటూ ముందుకొచ్చారు. శాన్‌డిగో, సేంట్ లూయి పట్నాల్లో ఉన్నట్టు లేదు ఇక్కడ. రిపోర్టర్లు దగ్గరగా వచ్చి, యక్షప్రశ్నలు మొదలెట్టారు. ఈ

గొడవంతా చూసి, డిక్ బ్లితే ముందుకొచ్చి, "మనమంతా ఈ విధంగా తీరూ తెన్నూ లేకుండా ఆయన్ని బాధపెట్టడం బాగా లేదు," అని హెచ్చరించాడు. అంతవరకు సంతలాగే ఉంది.

మా పైన మూడింజన్ల ఫోక్కర్ విమానం రొద చేస్తోంది. మేమంతా మీదకు చూశాం. కిందటి నెలలో విరిగి పాడయిన 'అమెరికా' విమానం అది. బాగుపడింది.

"ఐతే, బర్డ్ మళ్ళీ ప్రయాణానికి సిద్ధమౌతున్నాడన్నమాట!" అన్నారు అక్కడెవరో.

అందరితో ఒకేసారి సమిష్టిగా ప్రసంగించడానికి వీలుగా ఉండేటట్టు బ్లితే ఏర్పాటు చేస్తున్నాడు. మెల్లగా హేంగర్లోకి నేను జారుకున్నాను. 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని హేంగర్లోకి మెకానిక్కులు తోసేశారు. బోడెక్కర్, ముల్లిగన్ నా ఇంజన్ను సరి చూడ్డానికి సిద్ధంగా ఉన్నారు. కాని, అప్పుడే చాలా పొద్దెక్కింది.

"రేపు ఉదయమే నా దిక్సూచి కోసం ఫోన్ చేయాలనుకుంటున్నాను," అన్నాను వారితో.

"మీరు ఫోన్ చెయ్యడం అనవసరం," అంటూ పయొనీర్ కంపెనీ ప్రతినిధిని నాకు పరిచయం చేశారు. నాక్కావలసిన ఎర్త్ ఇండక్షన్ కంపస్‌ని విమా

నంలో దిగించడానికి సిద్ధంగా ఉన్నాడా ప్రతి నిధి. వాక్యూం ఆయిల్ కంపెనీ ప్రతినిధి కూడా అక్కడే ఉన్నాడు. నాకు కావలసిన పెట్రోల్‌కు ఆర్డరు తీసుకోవాలని నా కోసం వచ్చాడు. నేను ఏ ఏ కంపెనీలని చూడాలను కున్నానో, ఆ కంపెనీల ప్రతినిధులు అక్కడే సిద్ధంగా కనిపెట్టుకుని ఉన్నారు! నాకు ఆశ్చర్యం వేసింది.

డిక్ బ్లి తేలోనికి వచ్చి, నా చేయి పట్టుకుని, "పత్రికా విలేఖర్లు అందర్నీ ఒకచోటకు చేర్చాను. అందరితో ఒకేసారి సమిష్టిగా మీరు మాట్లాడ వచ్చు," అన్నాడు. ఇరవై, ముప్పైమంది విలేఖర్లు హేంగర్ పక్క హాల్లో సమావేశమై నాకోసం ఎదురు చూస్తున్నారు. హాల్లో నేను అడుగు పెట్టానో లేదో, ప్రశ్న పరంపరలు కురిపించారు.

"పారిస్ ఎప్పుడు బయలుదేరుతారు?"

"నా ఇంజన్‌కు సర్వీసింగ్ కావాలి. కొత్త కంపస్ ఒకటి అమర్చాలి. ఆ రెండు పనులు పూర్తయిన తర్వాత, వాతావరణం ఎప్పుడు బాగుంటే అప్పుడు," అని చెప్పాను.

"రేపు ఉదయం బయలుదేరడానికి వీలవుతుం దనుకుంటున్నారా?"

"లేదు; నాకే తెలీదు-నేనెప్పుడు బయలు దేర గలనో. కొన్ని రోజులైనా కావచ్చు."

"అనంతాకాశంలో ఏ విధంగా మీరు సరైన మార్గాన్ని తెలుసుకుని ప్రయాణం సాగిస్తారు?"

"డెడ్ రెకనింగ్ పద్ధతిని అనుసరిస్తాను."

"సెక్స్టెంట్ తీసుకెళ్తారా?"

"లేదు."

"రేడియో?"

"లేదు; అవి చాలా బరువుగా ఉంటాయి. ఇంకా సరైన పద్ధతిలో తయారు కావడం లేదవి."

"బర్డ్, చాంబర్లెన్ వాళ్ళిద్దరూ రేడియోలే కాక సెక్స్టెంట్లను కూడా తీసుకెళ్లాలను కుంటున్నారు."

"ఆ విషయం నేను చాలా జాగ్రత్తగా ఆలోచించే వాటికి బదులు ఆ బరువుకు పెట్రోల్ తీసుకెళ్ళడం మంచిదని నిశ్చయించుకున్నాను.

నా విమానం గురించి, విమానయానం గురించి అడిగిన ప్రశ్నలకు వెంట వెంటనే సమాధానాలు ఇచ్చాను. తర్వాత అడిగిన ప్రశ్నలు నా స్వవిషయానికి సంబంధించినవి కొన్ని, మరి కొన్ని తెలివి తక్కువ ప్రశ్నలు.

"శుభశకునంగా కుందేలు కాలు తీసు కెళ్తారా?"

"మీకు ఇష్టమైన పిండి వంట ఏది?"

"అమ్మాయిల విషయంలో మీరు...?" ఈ విధంగా ఉన్నాయి.

ఏర్ ఫీల్డుకు దగ్గర్లోనే గార్డెన్ హోటల్లో బస చేశాను. నా బస చేరుకునే సరికి చీకటి పడింది. న్యూయార్క్—పారిస్ విమానయానానికి సంబంధించిన విశేషాలను బ్లైతే మొదలయిన మిత్రులు భోజనాల దగ్గర నాకు చెప్పారు. బరువుతో విమానం పైకి లేవడానికి తగిన రన్ వే రూజ్ వెల్టు ఫీల్డులోనే ఉంది. అదొక మైలు పొడుగుంటుంది. రిచ్చర్డ్ బర్డ్ దాన్నిప్పుడు గుత్తకు తీసుకున్నాడు. ఆ రన్ వే సి వాడుకోడానికి నాకు అనుమతి ఇవ్వవచ్చు: అతని మూడింజన్ల ఫోక్కర్ రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డు హేంగర్లోనే ఉంది. కర్టిస్ ఫీల్డులో నా విమానానికి చేరువలోనే బెలాంకా ఉంది.

"బెలాంకా ఇంకా బయలుదేరలేదేం?" అని ఒక మిత్రుడ్ని అడిగాను.

"వాతావరణం ఒక కారణం. పైగా వాళ్లలో వాళ్ళకి పేచీలు వచ్చాయి. చిలిపి కయ్యాలు బయలుదేరాయి. కొన్ని మీవరకు వచ్చే ఉంటాయి."

కిందటి ఏప్రెల్‌లో చదివిన వార్త నాకు జ్ఞాపకం చేశారు. బెలాంకా యజమాని చార్లెస్ లెవినీ తన విమానాన్ని లాయిడ్ బెర్టాడ్ నడుపు తాడని ప్రకటించాడు. అందరూ ఆశ్చర్య పోయారు. క్లారెన్స్ చాంబర్లెన్, బెర్ట్ ఎకోస్టాలు పైలట్ సీటుకోసం బొమ్మా బొరుసూ వేసుకో వలసినంతవరకు వచ్చింది.

"ఎకోస్టా తప్పుకున్నాడు. ఇప్పుడు బర్డ్‌తో కూడా వెళ్తాడు," అని బ్లితే చెప్పాడు.

భోజనాలయిన తర్వాత కర్టిస్ ఫీల్డుకు కార్లో వచ్చాం. ముల్లిగన్ ఇంజన్ను ఇంకా శుభ్రం చేస్తూనే ఉన్నాడు. బోడెక్కర్ కోటు విప్పి, పని లోకి దిగాడు. బ్లితే పత్రికా విలేఖర్లతో మాట్లా డ్డానికి హేంగర్లోనుంచి బయటకెళ్లాడు. వస్తూనే నా ఆకస్మిక రాకవల్ల పోటీదార్లలో అలజడి బయలుదేరిందని చెప్పాడు.

ఫోక్కర్, బెలాంకా విమానాలను ఈ రాత్రంతా మెకానిక్స్ శుభ్రం చేసేటట్టు ఉన్నారు అని పత్రికా విలేఖర్లు అంటూన్నారు, అని కూడా బ్లితే చెప్పాడు.

రాత్రి హోటల్‌కి వచ్చి, నిద్రపోయాను. ఉదయాన్నే బ్లితే న్యూయార్క్ వార్తాపత్రికలను

నా గదికి తీసుకొచ్చాడు. వాటిలోని శీర్షికలు చూస్తే, నా కళ్ళు తిరిగిపోయాయి. ప్రతి పత్రికలోనూ మొదటి పేజీమీద నా పేరు పెద్దక్షరాలతో కనబడుతోంది.

"సముద్రాన్ని లంఘించడానికి
లిండ్‌బర్గ్ సిద్ధంగా
న్యూయార్కులో ఉన్నాడు.
చాంబర్లెన్, లిండ్‌బర్గుల ప్రయాణ సన్నాహం."

"మీ శక్తి సామర్థ్యాలను ఈ కుర్రకుంకలు తెలుసుకున్నారు, కాలిఫోర్నియానుంచి ఇక్కడకు రావడం నవ్వులాట కాదని వాళ్ళు తెలుసుకున్నట్టుంది," అన్నాడు బ్లైతే.

"వాతావరణం ఎలా ఉంది?" అని అడిగాను.

"ఇంకా ఏం బాగులేదు."

"మేమిద్దరం కర్టిస్ ఫీల్డుకు వెళ్ళాం. ఎదురుగా బోడెక్కర్, ముల్లిగన్ వచ్చి, అభివందనాలు ఇచ్చారు. రాత్రంతా నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' పనే చేస్తున్నారు.

"ప్రొపెలర్‌ని కర్టిస్ కంపెనీకి పంపించాం. స్పిన్నర్లో చిన్న బీట కనబడింది. వాళ్ళు కొత్తదాన్ని బిగిస్తున్నారు," అని ముల్లిగన్ చెప్పాడు.

రైట్ కంపెనీకి ముఖ్యమైన పోటీ కంపెనీ కర్టిస్. ఉత్త పుణ్యానికి నా స్పిన్నర్‌ని బాగు చేస్తు న్నారు. ప్రతి చోటా నాకు సహాయం లభిస్తోంది. అందరూ నామీద ఆదరాభిమానాలు చూపిస్తు న్నారు. క్లారెన్స్ చాంబర్లెన్ వచ్చి, నాకు శుభా శీస్సులు ఇచ్చి వెళ్ళాడు. కమాండర్ బర్డ్ తన రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డును బయలుదేరడానికి ఉప యోగించవచ్చని చెప్పాడు. అలాగ అన్నాడే కాని, పారిస్ చేరాలని నేనెంత ఆత్రుతతో ఉన్నానో అతనూ అంత ఆత్రుతతోనూ ఉండి ఉండాలి.

ఇన్‌స్ట్రుమెంటు ఎక్స్‌పెర్ట్సు, మెకానిక్సు పని చేస్తూంటే వాళ్ళతో కలిసి ఉదయం చాలాసేపు నా విమానంలో పని చేశాను. కార్బొరేటర్ ఎర్ హీటర్ని ముల్లిగన్ బిగిస్తున్నాడు. పశ్చిమ కనుమల మీదనుండి నేను వస్తున్నప్పుడు ఇంజన్‌తో చికాకు పడ్డానికి కారణం చలిగా లేనని మా నిమ్మకం. భోజనమయిన తర్వాత రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డుకు వెళ్ళాను. రన్ వేలో ప్రతి అడుగూ పరిశీ లించి చూశాను. నేల కొంచెం మెత్తగా ఉంది. అయినా కావలసినంత దూరం వెళ్ళి, పైకి లేవడానికి చాలా అనువుగా ఉంది. అసలు న్యూయార్క్-

పరిసర ప్రాంతాల్లో ఇంత పెద్ద రన్‌వే ఉంటుం దనుకోలేదు నేను.

నాకోసం కారు వచ్చింది. ఒక పోలీస్ ఆఫీసర్ నా వెనకనే కర్టిస్ ఫీల్డు వరకు మోటార్ సైకిల్ మీద నా గౌరవార్థం వచ్చాడు.

"ఈ పత్రికలు మీకంతగా నచ్చవనుకోండి," అంటూనే బ్లితే నా చేతిలో ఓ పేపర్ల కట్ట ఉంచాడు. ఒక చిన్న పత్రిక నాకో కొత్త పేరు 'ఫ్లయింగ్ ఫ్రూల్' అని పెట్టింది. ఇవాళే నేను పారిస్ బయలుదేరుతున్నట్టు వ్రాసింది. వాతావరణం బాగుపడి, నా విమానంలో కంపన్‌లను అమర్చేవరకు బయలుదేరనని విలేఖరులతో చెప్పానే ఇక్కడ! మరో వార్త: డెట్రాయిట్‌లో ఉన్న మా అమ్మను పత్రికా విలేఖర్లు వెళ్లి విసిగించేస్తున్నారట! ఆవిడ్ని బాధపెట్టకుండా వీళ్ళు విడిచిపెడితే బాగుండును.

పత్రికల్లోని కథలవల్ల నేను పుట్టింది మినెసోటా రాష్ట్రంలోనని; మిషిగాన్ నగరంలోనని; నెబ్రాస్కా రాష్ట్రంలోనని తెలుసుకోవలసి వచ్చింది! నా ముద్దు పేరు 'లక్కీ' అని ఒక పత్రికలో వ్రాశారు! విమానంలో పైకి లేవడం, దిగడం పెరిస్కోప్‌లో చూస్తూ చేస్తానట!

ఎగిరి వెళ్తూనే కునుకు తీయడానికి నా దగ్గర ఏర్పాట్లు ఉన్నాయట. కథలు చాలా బాగున్నాయి. తప్పులు, అబద్ధాలు రాస్తేగాని మంచి కథలు తయారు కావన్నమాట!

హేంగర్లోనుంచి బయటకు రావడమే తడవుగా జనం నన్ను చుట్టుముట్టేశారు. పోలీస్ కాపలా నాక్కావలసి వచ్చింది. హోటల్ గదిలో తప్ప, ఇంకెక్కడా నేను స్వేచ్ఛగా తిరగడానికి వీలు లేకుండా ఉంది. అందుకనే ముల్లిగన్, బ్లిత్, కెన్ లేన్ నాతో కూడా ఈ గదిలో భోజనానికి కనిపెట్టుకు ఉన్నారు. ఏ చీకూ చింతా లేకుండా ఒక గంటసేపు ఉండాలని నాకుంది.

తలుపు చప్పుడయింది. హోటల్ కుర్రాడొకడు టెలిగ్రామ్ తెచ్చి ఇచ్చాడు. మా అమ్మ రేపు వస్తున్నానని టెలిగ్రామ్ ఇచ్చింది. ఆవిడ పత్రిక ల్లోని కథలు, ఖబుర్లు చదివి, నేను కూడా ఫాంక్, డేవిస్ల్లాగ విమానంతో కూలిపోతాననో, నంగెస్సర్, కోలీల్లాగ అంతు చిక్కకుండా మాయ మౌతాననో అనుకుని ఉండాలి. ఈ డెట్రాయిట్ విలేఖర్లు గంటకొకసారి ఆవిడకు ఫోన్ చేస్తున్నారు కాబోలు.

హోటల్ కుర్రాడు ట్రేలతో భోజనం తీసుకొచ్చాడు. మళ్ళీ మా ప్రసంగం ప్రారంభమయింది:

"మీరు ఆ తెల్లగడ్డం ఆయనతో మాట్లాడారా? ఒక గేలన్ పెట్రోలునుండి ఎక్కువ శక్తిని ఉత్పత్తి చేసే పద్ధతిని కనిపెట్టానంటాడు అతడు," అన్నాడొకాయన.

"నేనొక వ్యక్తి గురించి చెప్పానా? అతని దగ్గర చిన్న నాట్యకత్తె ఉందట. ఆవిడ స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి ప్రొపెలర్ మీద డాన్సు చేస్తూంటే ఫోటో తీయాలంటాడు," అన్నాడు ఇంకో ఆయన.

ఫోన్ బెల్ మోగింది; వాతావరణం గురించి మరొక రిపోర్టు: "అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంలో ఇంకా అక్కడక్కడ పొగమంచు; తుపాను దెబ్బ ఉంది," అని ఫోన్‌లో చెప్పారు. "న్యూయార్క్ వెదర్ బ్యూరోకి మీరొకసారి వెళ్తే మంచిదేమో?" అని బ్లితే అన్నాడు. "మీకు ఉపకరించే సలహాలు ఈ విషయంలో డాక్టర్ కింబాల్ చాలా ఇవ్వగలడు. అతడు కొన్ని వివరాల పట్టికల్ని......" అంటూండగా—

ఒక్కసారి తలుపు తెరుచుకుంది. ఎవరో ఇద్దరు వ్యక్తులు లోపలకు వచ్చారు. వెంటనే మేమంతా లేచాం. వాళ్ళిద్దరూ పళ్ళు ఇకిలిస్తూ, కెమేరాలను సరి చేస్తున్నారు.

"ప్లీజ్ లేదు. పొండి అవతలకి," అంటూ వాళ్ళని గెంటేసినంత హడావుడి చేసి, బయటకు పంపించేశాం. నాకు పిచ్చివాళ్ళతో దెబ్బలాడుతున్నట్టుంది.

"ఇలాంటి పిచ్చివాళ్ళు ఈ చుట్టుప్రక్కల చాలామందున్నారు," అంటూ నవ్వాడు బ్లిత్.

ఇవాళ్టికి సరిగ్గా ఏడు రోజులయింది—నేనీ లాంగ్ ఐలండ్ కి వచ్చి. నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' పారిస్ ప్రయాణానికి సిద్ధంగానే ఉంది. కాని, పొగమంచు, తుపాను, అడ్డుగా ఉన్నాయి. మా అమ్మ వచ్చి వెళ్ళింది. పత్రికల విలేఖర్లు అల్లిన కథలు, ఫోన్ కబుర్లూ ఆవిడ్ని ఎంతో వ్యాకులపరిచాయి. నాతో ముఖాముఖీని మాట్లాడేవరకు ఆవిడ మనస్సు శాంతించలేదు. నేను నిజంగా పారిస్ వెళ్ళబోతున్నానని తెలుసుకుంది. నా సాహసం మంచిదేనని మనసారా నమ్మి, ఆశీర్వదించి వెళ్ళింది.

ఇక్కడున్న ఆ ఒక్కరోజు ఆవిడను ఈ చిన్న పత్రికా విలేఖర్లు ఎంతో భయపెట్టాలని ప్రయత్నించారు.

"మీ అబ్బాయి ఎంత ప్రమాదమైన సాహస యాత్ర చేస్తున్నాడో మీకు తెలుసా? ఎంతమంది వైమానికులు ఈ ప్రయత్నంలో చనిపోయారో మీకు తెలుసా?" అని అడిగారు. "చదువరుల కోసం మీ మనోభావాల్ని వ్యక్తం చేయండి," అని వాళ్ళు కోరారు.

డాక్టర్ కింబాల్ చాలా మంచివాడు. కొన్ని రోజుల క్రితం నేను వెదర్ బ్యూరోకి వెళ్ళినప్పుడు ఆయన నాకు కొత్త వెదర్ మేప్ చూపించి, విషయాలను ఓర్పుతో, ఆదరంగా బోధపరచాడు. అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంలో ఇంకా కొన్నాళ్ళపాటు వాతావరణం బాగుండదని అతడు చెప్పాడు.

ఊయిస్టర్ బేలో ఉన్న కర్నల్ థియోడార్ రూజ్‌వెల్ట్ (జూనియర్) ఇంట్లో ఓ రోజు విందారగించాను. తన యూరప్ స్నేహితులకు పరిచయం చేస్తూ ఉత్తరాలు వ్రాసి ఇచ్చాడు. వాటిని నేను నిరాకరించలేకపోయాను.

కాని ఈ మధ్యనే, తపాలా బిళ్ళలు సేకరించే ఒకాయన ఒక పౌను బరువు ఉత్తరాలకట్టను తీసుకు వెళ్తే 1000 డాలర్లు ఇస్తానన్నా నేను అంగీకరించ లేదు.

సేంట్ లూయిలోని నా భాగస్థులు చూపిస్తున్న అభిమానం నాకెంతో ఆండగా ఉంది. బర్డ్ బయలుదేరడానికి ఇంకా కొన్నాళ్ళు పడుతుంది. అతడి అభిమానులు పెద్ద ఏర్పాట్లు చేస్తున్నారు. ఫోకర్ విమానాన్ని చాలా 'సైంటిఫిక్'గా పరీక్ష చేయించాలని వాళ్ళు ఎంతో పట్టుదలతో ఉన్నారు. బెలాంకా కాంప్‌లో వ్యవహారం శృతి మించి రాగాన్ని పడింది. అతడు వైమానికుడుగా ఉండనక్కర్లేదంటూ కొర్డ్రార్టుకు విమాన స్వంత దారుడు లెవిసీ నోటీస్ ఇచ్చాడు. బెర్ట్రార్ట్ కోర్టులో ప్రయాణం నిలుపుదలకు ఆర్డరు పుచ్చు కున్నాడు. మా సంస్థలో ఎటువంటి మనస్పర్థలూ లేవు. నేను ఈ పోటీలో ప్రప్రథమంగా రావా లంటే కాల నిబంధనను అతిక్రమించవలసి ఉంటుంది. పోటీలో ప్రవేశించిన 60 రోజుల తర్వాతగాని బయలుదేరడానికి వీలు లేదని, ఒక నిబంధన ఉంది. నేను ప్రవేశించి ఇంకా 60 దినాలు కాలేదు. ఈ విషయాలు హారీనైట్‌తో ఫోన్‌లో మాటాడాను.

"వెధవ డబ్బు-పోతే పోయింది. నువ్వు సర్వ సిద్ధంగా ఉంటే, ఆలోచించకుండా వెంటనే బయలు దేరు," అంటూ నైట్ నన్ను ఫోన్‌లో హెచ్చరించాడు.

గురువారం మే 19. సాయంత్రం కాబోతోంది. నేను న్యూయార్క్ వచ్చి, అప్పడే వారమయింది. కొద్దిగా వాన పడుతోంది. నోవాస్కోషియా న్యూఫౌండ్‌లాండ్ తీరాలు పొగమంచుతో కప్పబడి పోయాయి. నా పారిస్ ప్రయాణానికి అదే తోవ. సోమవారం నుండి నేను సిద్ధంగానే ఉన్నాను. వాతావరణం గురించిన వార్తలు ఇవాళ కూడా నిరుత్సాహంగానే ఉన్నాయి. 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'కి కాపలా పెట్టించి, లేన్, బ్లైతే మొదలయిన స్నేహితులతో ఊళ్ళోకి బయలుదేరాను. రియోరీటాలో సంగీత నాటకం చూడాలని ఏర్పాట్లు చేసుకున్నాం.

మేము 42 వ వీధిలోనుండి పోతూండగా "డాక్టర్ కింబాల్‌ను ఫోన్‌లో పిల్చి, వాతావరణం గురించి అడుగుదామా?" అని లేన్ అడిగాడు.

"అడగడం మంచిదే; అడగండి," అన్నాను.

కాని ఇదివరకటి వార్తలు; ప్రస్తుతం ఇక్కడి ఎత్తైన భవనాలు కనబడకపోవడం చూస్తే,అడగడం

కాని ఈ మధ్యనే, తపాలా బిళ్ళలు సేకరించే ఒకాయన ఒక పౌను బరువు ఉత్తరాలకట్టను తీసుకు వెళ్తే 1000 డాలర్లు ఇస్తానన్నా నేను అంగీకరించ లేదు.

సేంట్ లూయిలోని నా భాగస్థులు చూపిస్తున్న అభిమానం నాకెంతో అండగా ఉంది. బర్డ్ బయలుదేరడానికి ఇంకా కొన్నాళ్ళు పడుతుంది. అతడి అభిమానులు పెద్ద ఏర్పాట్లు చేస్తున్నారు. ఫోక్కర్ విమానాన్ని చాలా 'సైంటిఫిక్'గా పరీక్ష చేయించాలని వాళ్ళు ఎంతో పట్టుదలతో ఉన్నారు. బెలాంకా కాంప్‌లో వ్యవహారం శృతి మించి రాగాన్ని పడింది. అతడు వైమానికుడుగా ఉండనక్కర్లేదంటూ బెర్డ్రార్టుకు విమాన స్వంత దారుడు లెవినీ నోటీస్ ఇచ్చాడు. బెర్డ్రార్ట్ కోర్టులో ప్రయాణం నిలుపుదలకు ఆర్డరు పుచ్చు కున్నాడు. మా సంస్థలో ఎటువంటి మనస్పర్థలూ లేవు. నేను ఈ పోటీలో ప్రప్రథమంగా రావా లంటే కాల నిబంధనను అతిక్రమించవలసి ఉంటుంది. పోటీలో ప్రవేశించిన 60 రోజుల తర్వాతగాని బయలుదేరడానికి వీలు లేదని, ఒక నిబంధన ఉంది. నేను ప్రవేశించి ఇంకా 60 దినాలు కాలేదు. ఈ విషయాలు హార్రీనైట్‌తో ఫోన్‌లో మాట్లాడాను.

"వెధవ డబ్బు-పోతే పోయింది. నువ్వు సర్వ సిద్ధంగా ఉంటే, ఆలోచించకుండా వెంటనే బయలు దేరు," అంటూ నైట్ నన్ను ఫోన్‌లో హెచ్చ రించాడు.

గురువారం మే 19. సాయంత్రం కాబోతోంది. నేను న్యూయార్క్ వచ్చి, అప్పడే వారమయింది. కొద్దిగా వాన పడుతోంది. నోవాస్కోషియా న్యూఫౌండ్‌లాండ్ తీరాలు పొగమంచుతో కప్పబడి పోయాయి. నా పారిస్ ప్రయాణానికి అదే తోవ. సోమవారం నుండి నేను సిద్ధంగానే ఉన్నాను. వాతావరణం గురించిన వార్తలు ఇవాళ కూడా నిరుత్సాహంగానే ఉన్నాయి. 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'కి కాపలా పెట్టించి, లేన్, బ్లితే మొద లయిన స్నేహితులతో ఊళ్ళోకి బయలుదేరాను. రియోరీటాలో సంగీత నాటకం చూడాలని ఏర్పాట్లు చేసుకున్నాం.

మేము 42 వ వీధిలోనుండి పోతూండగా "డాక్టర్ కింబాల్‌ను ఫోన్‌లో పిల్చి, వాతావరణం గురించి అడుగుదామా?" అని లేన్ అడిగాడు.

"అడగడం మంచిదే; అడగండి," అన్నాను.

కాని ఇదివరకటి వార్తలు; ప్రస్తుతం ఇక్కడి ఎత్తైన భవనాలు కనబడకపోవడం చూస్తే,అడగడం

దండగేమోనని మనస్సులో అనుకున్నాను. అయినా ఒక బజారులో కారు ఆపి, బ్లితేని ఫోన్ చేయమని పంపించాం. అతడు ఫోన్ చేసి వస్తూంటే అతని ముఖమే చెప్పింది శుభవార్త.

"సముద్రంపైన వాతావరణం తేటపడుతోందిట. చాలా అకస్మాత్తుగా ఈ మార్పు వచ్చిందిట," అని వర్షంలో తడుస్తూనే మాట్లాడుతున్నాడు. "సముద్ర మార్గంలో ఇంకా అక్కడక్కడ ఆటంకాలున్నాయిట. కాని, అవన్నీ తొలిగిపోయేందుకు రెండు మూడు రోజులు పడుతుందిట," అని చెప్పాడు.

అయినా రేపు వేకువ జామునే నేను బయలుదేరడానికి వీలవుతుందేమో? థియేటర్‌కి వెళ్ళాలనే ఆలోచనలు అంతరించి పోయాయి. వెంటనే ఫ్లయింగ్ ఫీల్డుకు బయలుదేరాం. తోవలో ప్లాజా హోటల్లో భోజనానికి ఆగాం. పెట్రోల్ నింపడం, విమానాన్ని ఆఖరుసారి సరిచూడ్డం తన పైని వేసుకున్నాడు లేన్. బోడెక్కర్, ముల్లిగన్ తదితర స్నేహితులు ఎలాగా సహాయం చేస్తారు. నేషనల్ ఏరోనాటికల్ అసోసియేషన్ ప్రతినిధి కార్ల్‌స్కోరీ, బారోగ్రాఫ్ యంత్రాన్ని విమానంలో బిగించవలసి ఉంది. తెల్లారే లోపున అతన్ని

పట్టుకోవాలి. ఆ యంత్రం లేకపోతే నా విమాన యానం అధికారరీత్యా గుర్తించబడదు. ఆ యంత్రం ఉంటే కాలాన్ని, ఎత్తుని ఒక సిలిండర్ మీద వెంట వెంటనే గుర్తిస్తుంది.

ఏర్ఫీల్డుకొచ్చేసరికి నాకు ఆశ్చర్యమేసింది. బర్డ్, చాంబర్లెన్ల మకాంలో ఎటువంటి సన్నాహ చిహ్నాలూ లేవు. ఆకాశం నిర్మలమవుతోందని రూఢిగా తెలిసేవరకు వాళ్ళంతా కనిపెట్టుకు ఉంటారట! వాతావరణం గురించి అంత మంచి రిపో ర్టులు రాకపోయినా వైమానికుడు తరచుగా ముం దుకు పోవచ్చు. నేను సేంట్ లూయి-చికాగో టపా విమానాలు నడిపినప్పుడు నాకు ఇది అనుభవమే. యూరప్ చేరేవరకు వాతావరణం బాగా ఉంటుందనే రిపోర్టు వచ్చేవరకు మనం ఎందుకు ఆగాలి? ఇదే నాకు మంచి అవకాశం. వేకువ జామునే బయలుదేరడానికి సిద్ధమౌతాను.

ఎవరెవరు ఏ పని చేయాలో, ఏ పని ఎలా జరగాలో అన్నీ ఏర్పాట్లూ చేసుకుని, నా మిత్ర బృందాన్ని వదలిపెట్టి, తిన్నగా బస చేరుకున్నాను. అప్పుడే వదంతులు బయలుదేరాయి. పత్రికా విలే ఖర్లు నాకోసం కనిపెట్టుకుని, వరండాలో ఉన్నారు. వాళ్ళ ప్రశ్నలకు సమాధానాలు చెప్తూండగానే

నా ఆటోగ్రాఫ్ కావాలంటూ నన్ను చుట్టు ముట్టారు కొందరు. సినిమా కంట్రాక్ట్ 2,50,000 డాలర్లకు సంతకం పెట్టమని ఒకరూ, స్టేజిమీదకు వస్తే 50,000 డాలర్లు ఇస్తానని ఇంకొకరూ; ఇలా నన్ను వేధించుకు తినడం మొదలుపెట్టారు. పారిస్ చేరితేగాని నేనేం ఆలోచించలేనని చెప్పాను.

నా పడక చేరుకునేసరికి పన్నెండు దగ్గ రయింది. బయలుదేరడం తెల్లవారిన తర్వాతనే గాని, చేయవలసిన ఏర్పాట్లు చాలా ఉన్నాయి. రెండున్నర గంటలు నిద్రపోడానికి అవకాశముంది. తలగడలో తల దూర్చాను...'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ లూయి'ని ఆఖరుసారి సర్వీసింగ్ చేయడానికి సమర్థులే పూనుకున్నారు. నా గదిలోకి ఎవరూ రాకుండా ఒక మిత్రుడు కాపలా ఉన్నాడు. నన్ను రెండుంపావుకి లేపుతానన్నాడు.

ఇహ నేను నిద్రపోవాలి. ఈ పాటికి ఎన్ని గంటల సేపో నేను నిద్రపోయి ఉండవలసింది. ఉదయం వాతావరణం బాగుంటేనే, రన్ వేలో గాలి కొద్దిగా ఉంటేనే వాలుగాలిలో బరువుతో నేను పైకి లేవగలను. రన్ వే మరి కొద్దిగా వెడల్పుంటే...మైదానం మరి కొంచెం

పొడవుంటే...బయలుదేరే ముందు కాస్సేపు నిద్ర పోతే బాగుండును. వాతావరణం తేటపడు తున్నప్పుడు అవకాశాన్ని జారవిడుచుకోకూడదు. బర్డ్, చాంబర్లెన్‌ల కన్నా నేనే ముందున్నాను— ఇంకా రెండు గంటలకు పైగా నిద్రపోవచ్చును.

ఎవరో తలుపు తట్టుతున్నారు...లోపలి కెవరో వచ్చారు. ఏం? ఏమైనా కొంప మునిగిందా? లేచి కూర్చున్నాను. అతను తిన్నగా వచ్చి, నా మంచం మీద వారగా కూర్చుని, "స్లిమ్! నీకు ఏదైనా ప్రమాదం వస్తే నన్నేం చేయమన్నావో చెప్పు," అని అడిగాడు.

భగవాన్! ఆ ప్రశ్న వేయడానికి ఇదా సమయం! "నాకు తెలీదు; కాని, మనం పరిష్క రించవలసిన సమస్యలు ఇంతకన్నా ముఖ్యమైనవి చాలా ఉన్నాయి," అన్నాను.

అతను వెళ్ళాడుగాని, నా నిద్ర చెడిపోయింది. మరి రెండు గంటల్లో నేను బయలుదేరవలసిన ముహూర్తం ప్రారంభమౌతుంది...రేపు వాతా వరణం బాగుండకూడదు. అప్పుడు ఎవరూ బయలుదేరరు. అంటే, నేనొక రాత్రంతా హాయిగా నిద్రపోవడానికి వీలుంటుంది—పన్నెండు న్నర అయింది—మరి నాకు నిద్రపట్టదేమో!

మహాసముద్రం పైనుండి వెళ్ళే ముందు ఒక రాత్రి అంతా నిద్రలేకపోవడం ప్రయాణానికి శుభ సూచకం కాదు.

అన్ని టాంకుల్లోను పెట్రోల్ నింపమని లేన్‌తో నేను చెప్పడం పొరపాటా? 450 గేలన్ల పెట్రోల్ బరువుతో విమానం పైకి లేవాలి. విమానాన్ని నిర్మించేటప్పుడు నిర్దేశించిన దానికన్నా ఎక్కువే—టాంకులు 25 గేలన్లు ఎక్కువ పట్టేటట్లు తయారయినాయి. స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి అంత బరువుతో లేవలేకపోతే! డేవిస్ విమానానికి అదే జరిగింది. మరి ఫాంక్ సికోర్స్కి విమానం ఒక అంగుళం కూడా పైకి లేవందే!

ఒకటి నలభై అయింది నా వాచీలో; ఇంచుమించు బట్టలు వేసుకుని తయారయ్యే వేళయింది. ఊహుఁ మరి నిద్ర రాదు. రాత్రి గడిచిపోయింది. కొత్త రోజు ఆరంభమయింది. బయలుదేరాలని నాకు ఆతురతగానే ఉంది.

కార్లో నన్ను కర్టిస్ ఫీల్డుకు మిత్రులు తీసుకెళ్లారు. మూడు కాకముందే చేరుకున్నాం. మేఘాలు దిగువగానే ఉన్నాయి. చిన్న వర్షం పడుతోంది. నా విమానాన్ని నిర్మించిన కంపెనీ ప్రెసిడెంటూ, లేన్, నా కోసం హేంగర్లో కాచుకుని ఉన్నారు.

మరెవరూ పారిస్ ప్రయాణానికి సిద్ధం కాలేదని వాళ్ళిద్దరూ చెప్పారు.

"ఈ లారీకి కట్టి మా విమానాన్ని రూజ్ వెల్టు ఫీల్డుకు తీసుకు పోవచ్చు. మీరక్కడివరకు తీసుకు వెళ్ళనవసరం లేదు," అని వాళ్ళు అన్నారు.

"వాతావరణం గురించి ఇప్పటి రిపోర్టు ఏమిటి?" అని నేనడిగాను.

"ఇంకా అంత బాగు లేదు. కాని, తేటపడు తోందని తెలిసింది," అని అన్నారు.

నగరంలోని దీపకాంతులు మసగ్గా కన్పడు తున్నాయి. మేఘాలు దిగువగానే ఉన్నాయన్న మాట. కాలి కింద నేల బురదగా, మెత్తగా ఉంది. న్యూయార్క్, న్యూఫౌండ్‌లాండ్ మధ్య మంచు విడుతోందని డాక్టర్ కింబాల్ కబురు చేశాడు. ఉత్తర అట్లాంటిక్ ప్రాంతంలో తుపాను సూచనలు లేవు. యూరప్ తీరంలో ఉన్నట్టు సూచనలు ఉన్నాయి. న్యూయార్క్ దగ్గర దిగువగా మేఘాలు ఉంటేనేం? వేకువనే బయలుదేరుతాను. ముందుకు వెళ్ళడానికి అంతగా వీలులేకపోతే, తిరిగి వచ్చేస్తాను.

పెట్రోల్ టాంకులమీద కప్పినవి తీసేసి, విమానాన్ని రూజ్ వెల్టు ఫీల్డుకు తీసుకు పొమ్మని చెప్పాను.

మెకానిక్కులు ఇంజన్‌కు ఒక టార్పాలిన్ చుట్టబెట్టి, విమానం టెయిల్‌ని లారీ వెనక్కు కట్టి, బయలుదేరారు. పత్రికా విలేఖర్లు రెయిన్ కోట్లకు బొత్తాలు బిగించారు. అక్కడ ఉన్న వాళ్ళు ఆకాశంవైపు చూసి, తలలు ఆడించారు. నా విమానాన్ని వెనకనుండి లాక్కుపోతున్నారు. ఒక బురద గుంటలోనుండి లాక్కుపోయారు. బురద దానిమీద తుళ్ళి, విమానంమీదనుండి కారుతోంది. వికృతంగాను, అసహ్యంగాను తయారయి, ఎందుకూ పనికిరాని దానిలా కన్పడుతోంది. మోటార్ సైకిళ్ళమీద పోలీస్ అధికారులు, కాలి నడకను పత్రికా విలేఖర్లు, వైమానికులు, ఇతరులు నా వెంట గౌరవార్థం వస్తున్నారు. రూజ్‌వెల్టు ఫీల్డుకు మా ప్రయాణం మెల్లగా సాగింది.

మేమంతా గుంపుగా ఆ చిరుచీకటిలో అలా వెళ్తూంటే పారిస్ ప్రయాణానికి ప్రారంభంలా కాకుండా అంత్యక్రియలకు ఏదో శవం వెనక వెళ్తున్నట్టు అగుపడింది.

5

[రెండు టన్నులకు పైబడ్డ బరువు ఆ చిన్న విమానాన్ని లాంగ్ ఐలండ్ బురద నేలలో అణచి పెట్టింది. ఇంజన్ రొద చేసింది. విమానమంతా సుడిగాలిలో పడవలా ఊగిసలాడింది. బరువైన బండిలా ముందుకు మెల్లగా కదలనారంభించింది. రన్ వే చివర ఇంకా 1000 అడుగులు ఉందనగానే 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' అమెరికన్ భూభాగాన్ని వదలి పెట్టింది. రెక్కలు విరిగేటట్టు వీస్తున్న గాలిదుమారంలోకి ఆ వైమానికుడు చొచ్చుకు పోయాడు. మళ్ళీ అతను ఆగడం పారిస్ లో!]

ఇంజన్ రొదవల్ల కలిగిన కంపనం విమానాన్ని అంతటినీ ఆడించేస్తోంది. ఫ్యూస్‌లేజ్ పైన గట్టిగా బిగించి కట్టిన గుడ్డ డప్పులా మోగుతోంది. థ్రాటిల్స్ మూసేసి, ప్రక్కని నిల్చున్నవారిని విమానంలోనుంచి ఒక్కసారి చూశాను. చావు బ్రతుకులు వారి ముఖాల్లో అచ్చొత్తినట్టున్నాయి. నా మాట కోసం కనిపెట్టుకుని, స్తబ్ధులై నిల్చున్నాడు.

- ముప్పై భ్రమణాలు తక్కువే!

నేల మెత్తగా ఉంది. గాలి వెనుకనుండి వీస్తోంది. బరువు చాలా అధికంగా ఉంది. కింద చక్రాలవైపు చూశాను. టైర్లు ఉబ్బినట్టున్నాయి. బురదలోకి కూరుకుపోయాయి. రూజ్ వెల్టు ఫీల్డుకు పశ్చిమంగా నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' బయలుదేరడానికి సిద్ధంగా ఉంది. పీపాల్లోని పెట్రోల్‌ను టాంకుల్లోకి వడగట్టడమయింది. అప్పుడు గాలి అటునించి ఇటు మారింది. ఎదురుగా వీచే గాలి ఇప్పుడు వెనుకనుండి వీస్తోంది. తెల్లవారే సరికి గాలి ఇలా అట్నుంచి ఇటు మారింది.

ఆ గాలైనా అట్టే జోరుగా లేదు. గంటకు 5 మైళ్ళ వేగం మాత్రం ఉంటుంది. చేతిరుమాలు పట్టుకుంటే ఎగరడానికి కూడా చాలదు. ఎదురు గాలి కోసమని విమానాన్ని తూర్పు దిక్కుకు మారుస్తే? ఇదివరకుమల్లే గాలి గబాలున మారవచ్చు. వెనుకనుండి వీచే గాలిలో పడమటినుండి తూర్పువైపు పైకి లేవడం చాలా ప్రమాదం - దూరంగా మైదానం చివర నాముందుగా టెలిఫోన్ తీగలున్నాయి-తూర్పు నుండి పశ్చిమానికి బయలుదేరితే ఇళ్ళు, హేంగర్లు, వాటిపైనుండి పోవలసి ఉంటుంది. ఏమాత్రం పొరపాటు జరిగినా బ్రతకడం సున్న! ఒక్క సిలిండర్ పనిచేయక పోయిందంటే,

'ఇంటిని డీకొన్నాడు; కూలాడు; కాలాడు; మరొక అట్లాంటిక్ మహాసముద్ర విమానయాన అంతం,' అని ఇతర వైమానికులు అంటారు. అనడ మేమిటి? నాకు ఇప్పుడే వినబడుతూంటే!

విమానాన్ని ఇక్కడినించి కదపడానికి అవకాశం లేదు-చిన్నది, అతి సున్నితమైనది, చాలా బరువైనది - ఆ చిన్న చక్రాలమీద, అంత పెట్రోలుతో, రెండు టన్నుల బరువు విమానాన్ని ఇక్కడినించి అక్కడకు లాగించాలి. ట్రాక్టర్ కోసం పంపాలి. ఈ బురదలో 5000 అడుగుల దూరం నేనిప్పుడు నడిపించలేను. ఇంజన్ వేడెక్కుతుంది-పెట్రోలు టాంకులను మళ్ళీ కప్పించాలి - గంటలు గడిచి పోతాయి-ఐరిష్ తీరంమీద చీకటి పడుతుంది - ఇప్పటికే నాకు ఆలస్యమైపోయింది- తెల్లవారి అప్పుడే చాలాసేపయింది.

రన్ వే ముందుకు చాలా పొడుగ్గా ఉంది. ఆ చివరనున్న టెలిఫోన్ తంతులకు ఆవల అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం; దానికి ఆవల యూరప్ దేశం, తర్వాత పారిస్! ఎన్నో నెలలుగా రాత్రీ పగలూ ఏ శుభముహూర్తంకోసం ఎదురు చూశానో ఆ శుభ ముహూర్తం ఇదే! ఈ ముహూర్తాన్ని నిర్ణయించింది నేనే. మెకానిక్కులు, ఇంజనీర్లు, నీలి

దుస్తుల పోలీసులు-ఇక్కడే దగ్గర్లో నిల్చున్నారు. ఇదివరకు విమానాలు కూలిపోవడం వాళ్ళు చూశారు. నేను నిర్ణయించింది తప్పయితే, ఏమవుతుందో వాళ్ళందరకూ తెలుసు. నేను బయలుదేరనని తల ఆడిస్తే చాలు, మరి విమర్శనే ఉండదు. నేను ప్రయత్నంనుండి విరమిస్తాను. మేమంతా కలసి ఒకసారి నవ్వుకుంటాం. ముందు చేయబోయే ప్రయత్నాల విషయం చర్చిస్తూ, వేడి ఫలహారాల కోసం వచ్చిక బయళ్ళల్లో కబుర్లు చెప్పుకుంటూ నడచి, హోటల్ చేరుకుంటాం. 'సరే; బయలుదేరుతున్నాను,' అని తల ఆడిస్తే, నేను వాళ్ళకు దూరమైపోతాను-శాశ్వతంగా కావచ్చు! ఎవరు చెప్పగలరు ?

ముప్పై ప్రభమణాలు తక్కువే!

"శీతోష్ణస్థితినిబట్టి ఉంటుంది. ఇలాంటి రోజున అవి సరిగ్గా తిరగవు," అని అన్నాడు మెకానిక్. అతడి గొంతుకలో ఆందోళన గోచరిస్తోంది. నా సంజ్ఞకోసమేననుకుంటూ-పెదిమ బిగించి, ఏకాగ్రతతో నిశ్చలంగా రెక్క వెనక నిల్చున్నాడు. ఒకసారి కంట్రోల్సును చూసి రావాలని విమానం వెనక భాగంలోకి కొంచెం బాధపడుతూనే వెళ్ళాడు. బయలుదేరే ముందు మళ్ళీ చక్రాలకు

నూనె వెయ్యాలనీ, బురద అంటుకోకుండా సైర్లకు గ్రీజ్ రాయాలనీ అతనికి తెలుసు. పని పూర్తయింది. కాని, నాకూ, నా విమానానికీ చివరకు శీతోష్ణస్థితికి కూడా అతడే బాధ్యుడన్నట్టు భావిస్తున్నట్టున్నాడు.

కాక్‌పిట్‌లో నేను పక్కకు జేరబడి, అనవసరంగా కాలయాపన చేస్తున్న ప్రొపెలర్ బ్లేడ్సులోనుండి ముందుకు చూశాను. పచ్చిక మైదానంలో గడ్డిపోచలమీద నీటి బిందువులు మెరుస్తున్నాయి. నా త్రోవలో నీటి గుంటలున్నాయి. వాటిలోనుండే చక్రాలు త్రోసుకుపోవాలి. ఆ చివర టెలిఫోన్ తంతులు వేలాడుతున్నాయి. ఆ పైన భూమీ, ఆకాశం కనబడకుండా పొగమంచు తెర అడ్డుగా ఉంది.

నా ప్రయత్నం నిర్వహించడానికని మధ్య పశ్చిమ పచ్చిక బయళ్లల్లో నేనుండగా గాలి, బరువు, శక్తి, శీతోష్ణస్థితి—ఈ నాల్గింటిని ఎన్నిసార్లు నా మెదడులో సమన్వయపరచుకోలేదు? కార్యనిర్వహణలోని అనుభవంవల్ల తన విమాన చక్రాలు మైదానంలో ఎక్కడ పైకి లేస్తాయో కూడా వైమానికుడు తెలుసుకోగలడు. కాని, ఇంత వరకు ఇంత బరువుతో ఎవరూ పైకి వెళ్ళలేదు.

శాన్ డిగోలోని మా పరీక్షా ప్రయత్నాలు ఈ బరువుతో 'ది స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' పైకి వెళ్ళగలదనిసూచిస్తున్నాయి. ఇది మా ఊహేకావచ్చు. ఏమంటే కాంప్ కెర్నీలో ఆ రాళ్ళ మైదానంమీద మొత్తం బరువుతో ప్రయత్నించడానికి మాకు ధైర్యం లేకపోయింది. మా పరీక్షా ప్రయత్నాల ఫలితాలను గ్రాఫ్ వేసుకున్నాం. కాని, పొగమంచు, వెనుక గాలి, మెత్తని రన్ వే – వీటివల్ల ఇంజన్ కు కలిగే అధిక శ్రమను వాటిలో లెక్క వేసుకోలేదు. తక్కువగా ఉన్న ఈ ముప్పై భ్రమణాల సంగతేమిటి? పై గుడ్డ తడిసింది. దానివల్ల ఏం జరుగుతుంది? వీటిని తెలుసుకుందామంటే నాకు సహాయపడే సూత్రం ఏదీ కనబడ్డం లేదు. అనుభవం, ధైర్యం, పరిజ్ఞానం–నాలో ఉన్న ఈ మూడు శక్తులే–నాకిప్పుడు దారి చూపించాలి.

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' బయలుదేరిన వెంటనే జోరుగా పోకపోతే, కంట్రోల్సు వదులుగా గాని, మందంగా గాని ఉంటే, త్రాటిల్ని వెంటనే వెనక్కు లాగేసి, ఆపేస్తాను...చాలాసేపు నేను కాచుకుని ఉండకుండా ఉంటే?...చాలాసేపు కాచుకుని ఉంటే?...నా అదృష్టాన్ని నిర్ణయించేవి ఆ కొన్ని ఘడియలే. గత సెప్టెంబర్ లో ఒక

విమానం పారిస్ ప్రయాణానికి ప్రయత్నిస్తూ ఈ మైదానం చివరనే కూలిపోయింది. ఇక్కడకు కొన్ని గజాల దూరంలోనే ఫాంక్ జట్టులోని వాళ్ళిద్దరు మంటల్లో మాడిపోయారు.

ముందుకు చూడ్డానికి వీలులేకుండా పెట్రోల్ టాంక్ అడ్డుంది. దాని వెనుక కూర్చుని, విమానం రన్ వేలో సరిగ్గా పోయేటట్టు చక్రాల్ని నిలపడం మరో కష్టం. ముందుకు పరుగెడుతూ పైకి లేచేటప్పుడు విమానం ఏ మాత్రం ఇటూ అటూ రన్ వేలోనుండి తప్పినా విమానం సుల భంగా కూలిపోతుంది. పరిస్థితులు అన్నీ సవ్యంగా ఉన్నప్పుడే ఈ రన్ వే వెడల్పు చాలీ చాలకుండా ఉంటుంది. ఇప్పుడు బురద, వెనుక గాలి, ఇంజన్ సరిగ్గా పని చేయక పోవడం. ఇలా ఉంది పరిస్థితి.

కాక్ పిట్ లో జేరబడ్డాను. నా దృష్టిని డాష్ బోర్డు పైకి పోనిచ్చాను. త్రాటిల్ని బాగా తెరిచి, బురదలో అంత దూరం పరుగెత్తిస్తే ఇంజన్ తట్టుకో గలదా? లేక ఇంజన్ వేడెక్కిపోయి, టపటపలాడు తుందా? ఇంతకూ విమానం పైకి లేచిన తర్వాత మేఘాలు కిందకు దిగిపోతే? ఇంత పెట్రోల్ బరు వుతో నేను గుడ్డిగా ప్రయత్నించలేను. బరువు దెబ్బకు తట్టుకోడానికని చక్రాలకు అమర్చిన

ఏర్పాట్ల పైన నాకు పూర్తి నమ్మకం లేదు. వాతావరణం రేపు బాగుంటుందని ధీమాగా తెలుస్తుందేమో? మరొక రోజు నేను ఆగితే? కాని, నేను ఇప్పుడు బయలుదేరితే ఫోక్కర్ బెలాంకాలకన్న ముందుగా పారిస్ చేరుతాను.

గాలి, బరువు, శక్తి, శీతోష్ణస్థితి- ఈ నాలుగూ నా మెదడులో సంచరించడం మెల్లగా తగ్గింది. అలా కాక్‌పిట్‌లో కూర్చుని ఉండగా—చక్రాలు నేలపైనుంచి లేస్తాయని, టెలిఫోన్ తంతులకు పైగానే రెక్కలు దాటుకు పోతాయని, ఇదే బయలుదేరడానికి తగిన సమయమని నా అంతరాత్మ చెప్పింది. నాలో ఒక నమ్మకం కలిగింది.

నా సేఫ్టీ బెల్టును తగిలించుకున్నాను; కంటి అద్దాలను పెట్టుకున్నాను; చక్రాల దగ్గర నిల్చున్న వారి వైపు చూసి, సంజ్ఞ చేశాను. కొయ్యబారిన ఆ మనుష్యుల్లో చలనం కలిగింది. చక్రాల కింద మన్న దిమ్మలకు కట్టిన తాళ్ళను లాగడంతో చక్రాలకు స్వేచ్ఛ వచ్చింది. ఎడమ పక్క వంగి, కాక్‌పిట్‌లోనుండి రన్‌వే ఎడమ ప్రక్కగా ముందుకు చూశాను. త్రాటిల్ని పూర్తిగా తెరిచాను. మరికొన్ని నిమిషాల్లో పర్యవసానం తేలిపోతుంది.

ఇంజన్ శబ్దం, అదురు-తప్పితే థ్రాటిల్ వల్ల ఏం ప్రయోజనం కనబడలేదు. విమానం కదల్లేదు. కొంతమంది విమానం రెక్కల్ని పట్టుకుని, ముందుకు తోశారు. అయినా పైకి లేవడానికి తగినంత వేగం నాకెలా వస్తుంది? అంత బరువును గాలి మోయగలదని నేనెందుకు అనుకోవాలి? నా విమానం బాగా బరువుతో నిండిన బండిలా ఉంది. బురదలోనుండి చక్రాలు బరువుగా కదిలాయి. పైకి లేవడం అసాధ్యమనే అనిపిస్తోంది. ఐనా విరమించే ముందు మరో నూఱు అడుగులు ముందుకు వెళ్లి చూస్తే, ఏం పోయింది? ఏమో-ఎవరు చెప్పగలరు? పైకి లేచినా లేవవచ్చు.

మెల్లమెల్లగా స్పీడ్ అందుకుంది. ముందుకు వెళ్ళేటప్పుడు ఉండే ఊపు కాని, రెక్కలు తేలిక పడ్డం కాని, శక్తి అత్యధికంగా కాని లేవు. స్టిక్ కొంచెం వదులుగా ఇటూ అటూ ఆడుతోంది. రెక్కల్ని పట్టుకుని తోస్తూ పరుగెడుతున్న మనుష్యులు తొట్రుపడుతున్నారు. విమానం వేగంగా పరుగెడుతోంది. నూరు అడుగులు ముందుకు వెళ్ళింది. తోస్తున్న వాళ్ళలో ఆఖరివాడు కూడా పరుగెత్తలేక నిలబడిపోయాడు. ఇహ ఈ అధిక శ్రమను లాండింగ్ గేర్ ఎంతసేపు తట్టుకోగలదు! 5000 పౌన్ల భారం విమానాన్ని క్రుంగదీస్తోంది.

వారగా రన్ వేని ఒక వైపు చూస్తూ నడిపిస్తు న్నాను. ఇటూ అటూ పోకుండా తిన్నగా పోయేటట్టు జాగ్రత్తపడుతున్నాను. ఏ ఒక్క చక్రం రన్ వేలో నుండి తప్పినా విమానం ఒక్కసారి అడ్డంగా తిరిగి, ముక్కలు ముక్కలు అయిపోతుంది. కాళ్ళతోను, చేతులతోను నొక్కిపట్టడంతో కండ్రాల్సు బిగుసుకున్నాయి. స్టిక్ ముందు నిలకడగా ఉండా లని గట్టిగా నొక్కిపెట్టవలసి వచ్చింది. రడార్ని ఇటూ అటూ కొద్దిగా ఆడిస్తూ ఉంటే, రన్ వేలో విమానం తిన్నగా పోతోంది. అన్నీ మంచి లక్షణాలే కాని, అప్పుడే 1000 అడుగులు దాటి వచ్చే శాను. విమానం పైకి లేచే అవకాశం ఇంకా ఉందా-లేదా? ముందు తగినంత స్థలం ఉందా?

మరింత జోరుగా పోతున్నాను. పచ్చికమీద దృష్టి సరిగ్గా నిలవడం లేదు. చెదురుతోంది. వెనక చిన్న చక్రం పైకి లేచింది, దగ్గర దగ్గర రన్ వేలో సగం దూరం వచ్చేశాను. కాని, పైకి లేవడానికి తగినంత వేగంలో విమానం పరుగెత్తటం లేదు. అయినా ఇంజన్ ఇదివరకటి కంటే జోరుగానే పోతోంది...సవ్యంగానే పని చేస్తోంది. ప్రొపెలర్ కూడా బాగానే తిరుగుతోంది. ఆ విషయం శబ్దాన్ని బట్టే చెప్పగలను. నిమిషానికి ఎన్ని సార్లు

తిరుగుతోంది? ఇప్పుడు నేను డాష్‌బోర్డు వైపు చూడకూడదు; రన్‌వే వైపే నా దృష్టిని నిలపాలి.

రన్‌వేలో సగం దాటాను—కొన్ని క్షణాల్లో ఇటో అటో తేలాలి. త్రాటిల్ని మూశానా? ఏ మాత్రం పొరపాటు జరిగినా మంటలతో నేల కూలవలసిందే! స్టిక్‌ని గట్టిగా వెనక్కు లాగాను. చక్రాలు నేలపైనుండి లేచాయి.

అయితే, నేను పైకి పోవచ్చు! చక్రాలు మళ్ళీ నేలను తాకాయి. స్టిక్‌ని ముందుకు వదిలిపెట్టాను. పైకి లేవడానికి తగినంత వేగంలోనే విమానం పోతోంది. ముందుకు ఇంకా 2000 అడుగులు వెళ్ళడానికి వీలుంది. చిన్న నీటి గుంటలోనుండి విమానం తోసుకుపోయింది. నీళ్ళను చక్రాలు చెదరగొట్టాయి...ఒక రెక్క కిందకు వాలింది... ఎయిలిరాన్‌తో సరి చేశాను...మళ్ళీ సరిగ్గా లేచింది. ఈ దెబ్బకు విమానమంతా అదిరింది... మళ్ళీ పైకి లేచింది. కుడి రెక్క వాలింది...పైకి ఎత్తాను. రన్‌వేలోకి సరిగ్గా వచ్చాను. ఎడమ రడార్ సరిగ్గా లేదు...మధ్యగా ఉంచాను... తిన్నగా పోనిచ్చాను. ఇంకో నీటి గుంట. నీళ్ళు చిందాయి. పైగుడ్డ టపటప లాడింది. కాస్సేపు విమానం పైకి లేచింది. అలాగే గాలిలోకి ఎగిరి

పోవచ్చు; కాని, నేనే చక్రాలను కిందకు తేలిగ్గా తాకించాను. ఇంత బరువుగా విమానం ఉన్నప్పుడు అదుపులో ఉండడం మంచిది. అదుపులో ఉండాలంటే జోరుగా పోవాలి.

తర్వాత 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి, న్యూయార్క్ నేలపైనుండి పైకి లేచింది. ఎగరడానికి తగినంత జోరుగానే పోతోంది. కంట్రోల్సు బిగువుగా పని చేస్తున్నాయి. 1000 అడుగుల దూరంలో టెలిఫోన్ తంతులున్నాయి. తప్పించుకు పోవాలి...దగ్గర కొస్తున్నాయి. కొంచెం కిందుగా వెళ్తూ ప్రతిక్షణం వేగాన్ని ఎక్కువ చేస్తూ పైపైకి లేచాను. ఇంజన్ మరొక క్షణం తట్టుకుంటే చాలు—అయిదు అడుగులు పైకి లేచాను. ఇరవై, నలభై టెలిఫోన్ తంతులు మెరుపులా అడుగునుండి పోయాయి. వాటికి 20 అడుగులు పైనే ఉన్నాను."

గోల్ఫ్ ఆట స్థలం పైగా పోతున్నాను... కొందరు పైకి చూస్తున్నారు. నా ముందున్న ఓ చిన్నకొండ చెట్లతో కప్పబడిఉంది. దాన్ని తప్పించుకోవాలి...రడర్ని తోయడానికిగాని, రెక్కను కొద్దిగా వాల్చి పక్కకు తిరగడానికిగాని, ధైర్యంలేక పైకి లేచాను. గడమీద ఈటెసానిలా

ఉంది గాలిలో నా విమానం. ఏ మాత్రం నా అదుపులోనుండి తప్పినా కొండకు ఢీకొట్టి, కింద పడుతుంది.

వడివడిగా విమానం పైకి పోతోంది. కొండ మీది చెట్లను దాటి, పైకి పోయాను. ఒక వేళ ఇంజన్ ఇప్పుడు సరిగ్గా పని చేయక కిందకు దిగ వలసివస్తే కొండల మధ్య చదును ప్రదేశాల్లో దిగవచ్చు. కాని, పెట్రోల్ టాంకులు బద్దలై పోతాయి. అయినా స్విచ్‌ని ఎత్తేస్తే కడుపుమీద దేకొంటూ పోతుందే కాని, మంటలు రాకుండా ఉండడానికి అవకాశం ఉంది.

డాష్‌బోర్డును క్రీగంట చూడ్డానికి తగినంత ఎత్తునే నేనిప్పుడు పోతున్నాను. ఒకసారి చూశాను. టాకో మీటర్లో 1825 R. P. M. ఉంది. ఇంజన్ అధిక వేడెక్కే సూచనలు ఏం లేవు. త్రాటిల్ని మెల్లగా వెనక్కు తోశాను. ముందున్న మిలిటరీ మైదానాన్ని ఒకసారి చూశాను. 1800—1875 R. P. M. కి వచ్చింది. స్టెబిలైజర్ని ఒక మెట్టు వెనక్కు తోశాను. విమాన వేగం 100 మైళ్ళలో ఉంది. ఇంజన్ని 1750కి తగ్గించాను. విమానం వెనకవైపు స్థిరంగానే ఉంది. కంట్రోల్సు బిగువుగా ఉన్నాయి. ఈ బరువుతో ఇంజన్

1750 R.P.M. తో పోగలిగితే పారిస్ చేరుకునే సరికి ఇంకా పెట్రోల్ మిగులుతుంది.

ఎర్త్ ఇండక్షన్ కంపస్ ముల్లు కుడివైపు బాగా వాలింది. మధ్యస్తంగా రావాలని విమానాన్ని ఉత్తర ముఖంగా అతి జాగ్రత్తగా తిప్పాను-65 డిగ్రీలు - నేను ఫ్రాన్సు, పారిస్ పోయే నా గగన మార్గంలో. మొదటి 100 మైళ్ళను నా కంపస్ ఇప్పుడు చూపిస్తోంది. 7-54 గంట లయింది.

నాతో ఒక మంచు తెర కూడా వస్తోంది. నా దృష్టికి మూడు మైళ్ళు మించి, ఎగువకు ఏం కనబడ్డం లేదు. ఆ తెర వెనుక ఏముంది? తీరం పొడుగునా వాతావరణం తేటపడుతోందని ఆ ఆఖరి రిపోర్టు వల్ల తెలిసింది. కాని, ఇంకా చాలా చోట్ల పొగ మంచు దట్టంగానే ఉందిట. నా పక్కనే ఉన్న సంచిలోనుంచి న్యూయార్క్ మేపును బయటకు లాగాను. వాతావరణం ఎంత బాగుండకపోతే విమానాన్ని అంత జాగ్రత్తగా నడపాలి. కింద నున్న నేల గుర్తులను బట్టి, నా కంపస్ ఎలా పని చేస్తున్నదీ సరిచూసుకోవాలి.

లాంగ్ ఐలండ్ భూప్రదేశాలు నా కిందనుండి వడిగా వెనక్కు పోతున్నాయి. లాంగ్ ఐలండ్ తీరం

నా ఎడంవైపున కనబడుతోంది. కొద్ది కొద్దిగా మంచు తెర విడుతోంది. చూపు ఆనుతోంది. కాక్ పిట్‌లో స్థిమితంగా కూర్చున్నాను. ఆయిల్ ప్రెషర్ 56 పౌన్లు, ఆయిల్ టెంపరేచర్ 34° సెంటీగ్రేడ్, పెట్రోలు ప్రెషర్ 3½ పౌన్లు. చెట్ల ఎత్తుకు చేరువలో ఉన్నాను. స్టిక్‌ని సరిచేశాను. టాకో మీటర్ 1750 R.P.M. ఎయిర్ స్పీడ్ గంటకు 105 మైళ్ళు. కొంచెం దూరం వెళ్లిన తర్వాత ఎడమ రడార్ను 3 డిగ్రీలు మార్చాను. 200 అడుగుల ఎత్తులో ఉన్నాను. టైమ్ 8–07 అయింది. 15 నిమిషాలు గడిచాయి. అన్ని రీడింగ్సు మామూలుగా ఉన్నాయి. మధ్య టాంక్ నుండి పెట్రోల్‌ను ముందు టాంక్‌కి మార్చాను. 15 నిమిషాల చొప్పున అయిదు టాంకులకు మారిస్తే, విన్లోను కొద్దిగా ఖాళీ ఏర్పడి, పెట్రోల్ పైనుండి తొణికి పోకుండా ఉంటుంది. ఒక చుక్క పెట్రోలును కూడా వృథా పోనివ్వకుండా పొదుపుగా వాడుకోవాలి.

లాంగ్ ఐలండ్ మధ్యగా తీరంనుండి కనెక్టికట్ వరకు మొత్తం దూరంలో 35 మైళ్ళు మాత్రం నా ప్రయాణం సాగింది. ఇంతవరకు నేనెప్పుడూ ఆ మాత్రం దూరం నీటి పైగా ఎగరలేదు. పొగ మంచు మబ్బులో మధ్యగా ఉన్నాను.

కాన్వాస్‌తో చుట్టూ కట్టిన ఆ పెట్టె వంటి కాక్ పిట్ లో కూర్చుని, న్యూయార్క్ నుండి పారిస్ పోతున్నాను. అందులోనే ఇప్పుడు కాస్సేపు విశ్రాంతి తీసుకుంటున్నాను.

నేను మళ్ళీ పారిస్ విమానాశ్రయంలో ఫ్రాన్స్ దేశ భూభాగాన్ని తాకే వరకూ - అంటే ఒకటి న్నర రోజులు ఈ కాక్ పిట్ లోనే కదలకుండా కూర్చోవాలి. నా మోచేతులతో ఫ్యూస్ లేజ్ ని ప్రక్కలకు తోస్తూ ఉండొచ్చు. నా తలపైనున్న హెల్ మెట్ ని సరి చేసుకోడానికి వీలుగా పై కప్పులో కొద్దిగా ఖాళీ ఉంది.

ఏకాంతంగా ఎగురుతూంటే ఎన్ని లాభా లున్నాయి! ఇతరులపైన ఎక్కువ ఆధారపడ కూడదని కొన్ని సంవత్సరాల క్రితం నాన్న నన్ను మందలించాడు. ఆయన వాక్కులో ఎంత అర్థం ఉన్నదీ ఇప్పుడు నాకు అవగాహన అవుతోంది. ఏకాంతంగా ఎగురుతూంటే కాలం, స్వేచ్ఛ కలసి వచ్చాయి. వేరొక వ్యక్తి ప్రాణానికి నేను బాధ్యుడ్నే అన్న బాధ లేకుండా నా నిర్ణయాలు నేను చేసుకోవచ్చును.

వేకువ జామునే ఇవాళ నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని సిద్ధం చేయమని చెప్పడానికి

నాకు ఇంకొకరి సలహా అవసరం లేకపోయింది. గాలి వెనుకనుండి వీస్తోంది. రన్ వే అంతా బురద. అలాంటప్పుడు నేను కాక్ పిట్‌లో కూర్చుని, 'ఏమయినా కానీ ప్రయత్నిస్తాను,' అని గాని, 'ఛా, చాలా పాడుగా ఉంది. ఇవాళ వద్దు,' అని గాని నా నిర్ణయాన్ని తెలియజేస్తే కాదనే వాళ్ళు లేరు. కార్యనిర్వహణ సమస్యల్లో నేనెప్పుడూ చిక్కుకోలేదు. నాన్న చెప్పినట్టు నేను "పూర్తి బాలుడ్ని, స్వతంత్రుడ్ని, ఒంటరివాడ్ని."

దూరంగా పొగమబ్బులోనుండి న్యూ ఇంగ్లాండ్ అడవులు కనబడుతున్నాయి. న్యూయార్క్ రాష్ట్రం మేప్‌ని మడిచి పెట్టేశాను. కనెక్టికట్ మేప్‌ని బయటకు తీశాను. పైె మేఘాలకు దిగువ నున్న ఆ కొండలకు మధ్య అట్టే ఖాళీ లేదు. మెల్లగా 500 అడుగుల ఎత్తుకు వెళ్ళాను. పెరిస్కోప్ అద్దాల్ని అమర్చాను. అది అల్కారకం. శాన్‌డిగో రియాన్ ఫాక్టరీ కార్మికుడొకడు దాన్ని తయారు చేశాడు. మామూలు అద్దం ముక్కలు రెండింటిని కోణంగా అమర్చాడు. దాన్ని ఫ్యూస్‌లేజ్‌కి ఎడమ ప్రక్క ఊచకు బిగించాడు. నేను జాగ్రత్తగా ఉండడానికి ముందున్న కొండలు మొదలయినవి ఇందులో కనబడితే చాలు. దీన్ని

అమర్చిపెట్టుకుంటే నేను వంగి, ముందున్న టాంకు పక్కనుండి చూడనక్కరలేదు; కళ్ళ అద్దాలు తీసేసి, హాయిగా కాక్‌పిట్ మధ్య కూర్చోవచ్చు.

ఎత్తైన కొండలు ఉత్తర దిక్కున మేఘాల్లోకి చొచ్చుకుపోయి, మసకగా కనుపిస్తున్నాయి. దట్టమయిన మేఘాల గుంపులో ఏ మాత్రం చిన్న ఖాళీ ఉన్నా వీలయినంతవరకు ముందుకు పోతాను. ఒకవేళ వెనక్కు తిరగవలసి వచ్చినా ఆశాభంగం కలిగిందని నేను బాధపడకూడదు. నేనెప్పుడూ మొదటి ప్రయత్నంలోనే పారిస్ చేరుకోగలనని అనుకోలేదు. ముందుకు పోడానికి వీల్లేక పోతే న్యూయార్క్ పైన గద్దలా చుట్టూ తిరుగుతాను. ఆకాశాన్న అధిక కాలం తిరగడంలో అందర్నీ అధిగమించడానికి ప్రయత్నిస్తాను.

8-52 అయిందిప్పుడు. నేను న్యూయార్క్‌లో బయలుదేరి, సరిగ్గా ఒక గంటే అయింది. డాష్ బోర్డు చూశాను. నేను ఎగురుతున్న ఎత్తు 600 అడుగులు. విమానవేగం 102 మైళ్ళు, ఇంజన్ భ్రమణం 1750 R. P. M., పెట్రోల్ ఒత్తిడి 3½ పౌ. నూరు మైళ్ళ దూరం వచ్చాను. విమానం బరువులో 100 పౌన్లు తగ్గింది. ఈ వివరాలన్నీ నా లాగ్ పుస్తకంలో రాసుకున్నాను. నాల్గో

పెట్రోల్ టాంక్ నుండి ఐదో దానికి సరఫరా మార్చాను. ఎర్త్ ఇండక్షన్ కంపస్‌ని మళ్ళీ సరిచేశాను.

న్యూ ఇంగ్లాండ్‌లోని రాష్ట్రాలు చాలా చిన్నవిగా కన్పడుతున్నాయి. నా ఎడమ రెక్క దిగువను రోడ్ ఐలండ్‌లోని రేవుపట్టణం ప్రొవిడెన్స కనబడుతోంది. ఆకాశం నిర్మలమవుతోంది. మెసాచుసెట్సు రాష్ట్రం మేప్ తీశాను.

దిఙ్మండలంలోని గీత రెండుగా విడినట్టుంది. దిగువ గీత నల్లగా ఉంది - అట్లాంటిక్ తీరం అది! ఆ గీత వెనుక బ్రహ్మాండమైన అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం ఉంది - వాస్తవ జలమయమైన ఆ మహాసముద్రం అనంతం!

మెసాచుసెట్సు మేపుని సంచీలో పడేసి, నార్త్ అట్లాంటిక్ మేప్‌ని తీశాను. నా విమానం నిర్మాణంలో ఉండగా రోజుల తరబడి కూర్చుని, శాన్ డిగోలో ఈ మేప్‌ని తయారు చేశాను. భూమధ్య రేఖను ఆధారంగా తీసుకుని, నా గగనమార్గాన్ని నల్లని సిరాతో ఈ మేప్‌లో గుర్తుపెట్టుకున్నాను. నూరేసి మైళ్ళకి ఓ చిన్న గీత చొప్పున గుర్తించిన మార్గం అది. చాలా జాగ్రత్తగా కొల్చి, తయారు చేశాను. నన్ను సవ్యంగా పారిస్‌కు తీసుకు

పోయే మార్గం అదే. మెసాచుసెట్సు తీరం దాటిన 20 మైళ్ళ తర్వాత 71 డిగ్రీలు మారాలని ఆ మేప్‌లో గుర్తించుకున్నాను. తర్వాత నూరు మైళ్ళు తిన్నగా పోయి, 74 డిగ్రీలు తిరగాలి. గాలి ననుసరించి హెచ్చు తగ్గులు సరిచూసుకోవాలి. అలా తిన్నగా వెళ్తే మరో గంటలో నోవస్కోషియా చేరతాను. తర్వాత మార్గంలో మరొక్కసారి మారితే సేంట్ మేరీ బే సమీపంలో భూప్రదేశం తగులుతుంది. ఆ మేప్‌లోని సూచనలు అన్నిటినీ సరిగ్గా అనుసరించి పోతే, 37 వ సూచన తర్వాత 10 మైళ్ళు వెళితే పారిస్ మహానగరం కనబడుతుంది. నగరం మధ్యనున్న ఎత్తైన గోపురం చుట్టూ ఒకసారి తిరిగి, వాయవ్య మూలగా వెళ్తే 10 నిమిషాల్లో పెద్ద విమానాశ్రయం, లబూర్ ఘ్లో కనబడుతుంది.

మూడో గంట ప్రారంభమయింది. లాగ్ పుస్తకంలో మళ్ళీ అంశాలు రాశాను. కనుచూపు మేరలో అడ్డం లేదు. మేఘాలు 4000 అడుగులకు పైనే ఉన్నాయి. నా కుడివైపు సముద్రంలోనుండి ఆకాశంలోకి కేప్ కాడ్ (అగ్రం) చొచ్చుకున్నట్టు కన్పడుతోంది. నా వెనక అమెరికా తీరం అతి వేగంగా అదృశ్యమైపోతోంది.

నా ముందు హద్దు లేని ఆ విశాల మహాసము ద్రాన్ని చూస్తూంటే, నోవస్కోషియా, న్యూఫౌండ్‌లాండ్, ఐర్లాండ్ తుదకు ఒబూర్ ఘ అనే ప్రదేశాన్ని తప్పకుండా చేరుకోగలనని ఎలా అనుకోగలిగానో! నాకే ఆశ్చర్యంగా ఉంది. నక్ష త్రాలను చూసి నేను నడపలేను; సెక్స్టెంట్ నావద్ద లేదు; యూరప్ రేడియో ప్రసార కేంద్రా లను అనుసరించలేను; నావద్ద రేడియో లేదు. డెడ్ రెకనింగ్ పద్ధతి ఒక్కటే నాకు శరణ్యం.

ఇహ మరి రెండు గంటలకు పైగా భూప్రదేశం నా కంటికి కనబడదు. నా మేప్‌మీాది నల్ల గీతే నాకాధారం. నీటికి పైగా పోతున్నప్పుడు కంపస్‌ని ఉపయోగించడంలో నా శక్తిసామర్థ్యా లను నేనిప్పుడు తెలుసుకోవచ్చును. మెసాచుసెట్సు నుండి నోవస్కోషియా సుమారు 250 మైళ్ళుంది. న్యూఫౌండ్‌లాండ్ నుండి నోవస్కోషియాకు సుమారు 2000 మైళ్ళుంది. నేను నోవస్కోషియా చేరుకునే సరికి ఎన్ని మైళ్ళు తప్పుతానో దాన్ని 8 చేత గుణిస్తే, యూరప్ తీరం చేరుకునేసరికి పాటన్ అన్ని మైళ్ళ దూరంలో ఉంటానని సుమారుగా తెలుస్తుంది. నోవస్కోషియావద్ద 10 మైళ్ళు తప్పితే, ఐర్లాండ్ చేరుకునేసరికి 80 మైళ్ళు తప్పుతాను.

పొంగుతున్న కెరటాలకు చేరువగా వెళ్ళాను. నీటిపై నున్న గాలి ఒత్తిడికి నా విమానం చక్కగా కుదుపు లేకుండా పోతోంది. ఇంకా కొంచెం కిందకు వెళ్ళాను. నీటిమట్టానికి నిలువెత్తు పైనున్నాను. హాయిగా కొన్ని మైళ్ళు అలా వెళ్లాను. ఇంతలో ఒక చేపల పడవ నా ఎదుట రెక్కలకు దిగువగా కనబడింది. అప్పుడు తెలుసుకున్నాను – నీటిమట్టానికి ఎక్కువ ఎత్తులో లేనని. తెరచాప ఎత్తున కూడా లేను. ఎందుకైనా మంచిదని కొన్ని అడుగుల ఎత్తుకు పైకి పోయాను. పెరిస్కోప్ మీద నా కళ్ళను ఉపాయగా ఉంచాను.

10–52 అయింది. మూడు గంటలు గడిచాయి. గంటకు 16 గేలన్ల చొప్పున ఈ మూడు గంటలకి 300 పౌన్ల పెట్రోల్ ఖర్చయింది. మొత్తంమీద ఒక పీపా పెట్రోల్ బరువు తగ్గింది. ఇంజన్‌ని 1725 R. P. M. లో ఉండేటట్టు త్రాటిల్ని పెట్టాను. ముందుకు చూస్తూ కూర్చున్నాను. గాలివేగం తగ్గింది. విమాన వేగం 104 మైళ్ళుంది. నీటిపైనుండి కెరటాల చప్పుడు వినబడుతోంది. గాలి వాయవ్య మూలనుండి వీస్తోంది. అందుకని దిక్సూచిలో 5 డిగ్రీలు మారేటట్టు విమానాన్ని మరల్చాను. గాలి వాలుగా వీస్తోంది. ఇది శుభసూచకం కాదు.

మహాసముద్రం పైని హైప్రెష్షర్ ఉండడంవల్ల వెనుక గాలి ఉరండొచ్చునని ఊహించాను. గాలి తీరు చూస్తే, తుపాను రాకను హెచ్చరిస్తున్నట్టుంది. తుపాను రాదు కదా?

నేను కొద్దిగా అలసిపోయాను. తిమ్మిరెక్కి, నా కాళ్ళు కొంచెం బిగుసుకున్నాయి. ఈ బాధ మూడు నాలుగు గంటలుంటుంది. ఇది నాకు అనుభవమే. మూడు నాలుగు గంటలు విమానంలో కూర్చుంటే, ఈ బాధ నాకు ప్రారంభమౌతుంది. అలా కదలకుండా ఏడు గంటలు కూర్చుంటే ఈ బాధ పోతుంది.

కొన్ని క్షణాలు ఒక చిన్న కునుకు తీస్తే? హాయిగా ఉండొచ్చు. ఈ సమయంలోనా? అసలు నిద్రని నా దగ్గరకు చేరనివ్వకూడదు. నా ప్రయాణంలో పదోవంతు కాలేదు. ఇది ఇంకా మొదటి రోజు మధ్యాహ్నం. ఈ రాత్రి గడవాలి. రేపు పగలంతా, రేపు రాత్రి పూర్తిగానో లేక అసంపూర్తిగానో మేల్కొని ఉండాలి. నిద్ర మాటే తల పెట్టకూడదు. నిద్ర పోకుండా నేనెంతకాలం ఉండగలను? నిన్న ఉదయం లేచినప్పటినుండి నేనింత వరకూ నిద్రపోలేదు. ఒక్క కునుకు పట్టిందో లేదో. అయినా అప్పుడే అలసిపోయానని అనుకున్నట్టు ఎవరికైనా తెలిస్తే నాకెంత చిన్నతనం!

'విమానం బాగానే బయలుదేరింది. బాగానే వెళ్లింది. కాని, లిండ్‌బర్గ్ శ్రమకు తట్టుకోలేక పోయాడు,' అని నలుగురూ అనుకోరూ? అనుకోవడమేమిటి? అలా అనుకుంటున్నట్టు ఇప్పుడే నా చెవులకు వినబడుతూ ఉంటే!

నా పక్కనే ఉన్న కాంటిన్ తీసుకుని, ఒక గుక్కెడు నీళ్ళు తాగాను. ఆ ప్రక్కనే నా సీటు కింద కాగితం సంచీలో అయిదు శాండ్‌విచ్చెస్ ఉన్నాయి. కాని, నాకు ఆకలిగా లేదు. కడుపు ఖాళీగా ఉంటేనే సులువుగా మేల్కొని ఉండవచ్చు.

హాయిగా విశ్రాంతి తీసుకుంటూ కూర్చోవాలని ఉంది. కొంచెం ఎత్తుగా పోతే ఈ పడవల బాధ తప్పుతుంది. రెండు మూడు వందల అడుగులు పైకి పోతాను. ఇప్పుడు 11 గంటలయింది. రేపు ఉదయాన్నే నిద్రాదేవి ఒక ఏనుగులా మీద పడుతుంది. దాని ముందు ఇప్పటి బాధ ఒక ఈగ వాలినంత ఉండదు. సేంట్ లూయి - చికాగోల మధ్య నేను టపా బట్వాడా చేస్తూ ఉండిన ఆ వేకువ జాముల్లో చిన్న కునుకు తీసేవాడ్ని. నిద్ర మత్తులో ఇంజన్ ఆపేసి, కాక్‌పిట్‌లో వాలిపోయాను. 'ఆ పచ్చిక మైదానంలో కూలిపోకుండా నా అతిశయమే నన్ను కాపాడిందా? - అని నేనను

కుంటూ ఉంటాను. అయినా ఆ ఘడియలు వేరు. ఇప్పుడు కునుకు తీయడం చాలా ప్రమాదం. ప్రయాణం మొదట్లోనే నిద్రపోవడం గురించి ఆలోచించడమా ?

నేను కొంచెం ఉషారుగా ఉండాలి. నిద్రమత్తు రాకుండా చూసుకోవాలి. నా అరచేతిని దొప్పగా చేసి, బయటకు జాపి, గాలి నా మొహం మీదకు చల్లగా తగిలేటట్లు చేశాను. డాష్‌బోర్డుని ఒకసారి పరిశీలించాను. ఏదో పని కల్పించుకుంటే నిద్రని మరచిపోవచ్చు. పెరిస్కోప్ బయటే ఉంది. దాన్ని తీసేస్తే గాలి ఒత్తిడి కొంచెం తగ్గుతుంది. దాని వల్ల రెండు మూడు గేలన్ల పెట్రోల్ కలసి వస్తుంది. ప్రతి చిన్న విషయాన్నీ శ్రద్ధతో గమనించాలి. ఈ సూత్రాన్ని నేను అలవరచుకున్నాను. అత్యల్పం అని నేను దేన్నీ అశ్రద్ధ చేయలేదు. చాలా తేలిక జోళ్ళనే నేను విమానంలో వెళ్ళేటప్పుడు వేసుకుంటాను. వాటిని ప్రత్యేకంగా విమానయానం కోసమే తయారు చేయించాను. నా మేపుల్లోని అనవసరపు భాగాల్ని కత్తిరించి పారేశాను. ఇలాంటప్పుడు ఒక ఔన్సు బరువు తగ్గినా తగ్గినట్టే.

ముందున ఏదో భూప్రదేశం ! పచ్చని పెద్ద ప్రదేశం !— ఆ వెనక్కు కొండలు ఆకాశంలోకి

చొచ్చుకు పోయాయి...నోవస్కోషియా! టైమ్ 12-08 అయింది. తోవ తప్పకుండా ఎంత సరిగ్గా వచ్చాను! తీరం వస్తోందనగా పైకి 1000 అడుగుల ఎత్తుకి పోయాను. ఆ ఎత్తునుండి కష్టం లేకుండా నే నా మేప్‌లో కిందనున్న తీరాన్ని సరిచూసు కున్నాను. ఎడమ వైపున ఒక ద్వీపకల్పం ఉంది. కుడివైపు ఒక అగ్రం ఉంది! అంటే నేను సేంట్ మేరీ అఖాతపు ముందు భాగంలో ఉన్నానన్న మాట! నా తోవను తప్పి, 6 మైళ్ళు ఆగ్నేయంగా వచ్చాను. ఈ మేప్ మీద నా మార్గాన్ని గుర్తి స్తున్నప్పుడే అనుకున్నాను-ఒక 5 డిగ్రీలు ఇటూ అటూ తప్పినా ఫరవాలేదని. నేను ఇప్పుడు అంత మాత్రం కూడా తప్పలేదు. 2 డిగ్రీలే తప్పాను. నోవస్కోషియా దగ్గర 6 మైళ్ళు తప్పితే, ఐర్లాండ్ చేరేసరికి 50 మైళ్ళకన్నా ఎక్కువ తప్పిపోను. ఆ మాత్రంలో వెళ్ళ గల్గితే చాలు.

నేను బయలుదేరి 4 గంటల 19 నిమిషా లయింది. 440 మైళ్ళ దూరం వచ్చాను. అంటే గంటకు సరాసరి 102 మైళ్ళ వేగంతో విమానం నడుస్తోందన్నమాట. అడవులు, సరస్సులు, బురద నేలలు నా కిందనుండి పోతున్నాయి. తప్పని సరిగా నేనిప్పుడు దిగవలసి వస్తే, అనువైన ప్రదేశం ఏదీ లేదు. సరస్సులో దిగితే నా స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్

లూయి మునిగిపోతుంది. కాని, మంటలు రావు. అత్యవసరంలో బురద నేలల్లో దిగిపోతే ఏం అంత ఫరవా లేదు.

నాలుగేళ్ళ కిందట ఒక పాత జెన్నీ విమానంలో మిన్నెసోటా మీదుగా పోతున్నాను. మూడు సిలిండర్లు పని చేయలేదు. తప్పని సరిగా ఒక బురద నేలమీదకు దిగాను. స్ప్రెడ్డర్ బార్ వరకు చక్రాలు బురదలో కూరుకు పోయాయి. పొడుగైన గడ్డి గుబురు మధ్య తల కిందులుగా వేలాడుతున్నానని కొన్ని క్షణాలయిన తర్వాత తెలుసుకున్నాను. అప్పుడా జెన్నీలో పెట్రోల్ అట్టే లేదు. ఇప్పుడు 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లో?—చూసి చెప్తా-నాలుగున్నర గంట అయింది నేను బయలుదేరి. సుమారు 400 గేలన్ల పెట్రోల్ ఇంకా ఉంది—ఇప్పుడు నేలమీదే పడితే పెట్రోల్ టాంకులు తప్ప కుండా పేల్తాయి. నిప్పు అంటుకోకుండా ఉంటే గుడ్డిలో మెల్ల అని సంతోషించాలి.

12–52 అయింది టైమ్. గాలి జోరుగా వీస్తోంది. అందుకని నా మార్గంనుండి 15 డిగ్రీలు మారాను. కిందనున్న కొండల్ని దాటి, పర్వతాల మీదికొచ్చాను. శాండ్విచ్చెస్ మీదకు చెయ్యి వెళ్ళింది. కాని, నాకు ఆకలిగా లేదు. భోజనం వేళ అయింది. అయినా ఆకలిగా లేనప్పుడు ఎందుకూ

ఉట్టినే తినడం? మంచి నీళ్ళు ఓ గ్లాసుడు తాగితే చాలు.

నీళ్ళకోసం కాంటీన్ తీస్తూండగా మేప్ కిటికీ వైపుకి జరిగింది; గాలిలో రెపరెపలాడింది. చట్టున వెనక్కు లాగాను. పారిస్ చేరే రహస్యం అంతా ఇందులోనే ఉంది. నా ప్రయాణానికి ప్రాణం ఇందులో ఉంది. ఇదిగాని కిటికీలోనుండి పిట్టలా ఎగిరిపోయిందంటే, ఇంటి ముఖం పట్టవలసిందే. 'తోవలో ఉన్నాను. విమానంలో కావలసినంత పెట్రోల్ ఉంది. డాష్‌బోర్డులోని మీటర్లన్నీ సవ్యంగానే పని చేస్తున్నాయి. వాతావరణం అనుకూలంగా ఉంది. కాని, కిటికీలోనుండి పంట పిట్టలా ఎగిరిపోయింది!' ఎంత చక్కగా ఉంది! ఎంత గొప్ప వార్త! నలుగురూ ఏమనుకుంటారు?

నిర్మలాకాశంలోకి మేఘాలు చేరుకుంటున్నాయి. పెద్ద దూదిపింజలవంటి మేఘాలు సూర్యుడ్ని కనబడకుండా దాచేస్తున్నాయి... గుంపులు గుంపులుగా చేరుకుంటున్నాయి. ఆ పై మేఘాలు వడివడిగా వస్తున్నాయి. ఉత్తర దిక్కున ఒక దట్టమైన మేఘం అడ్డుగా ఆవరించింది. రానున్న విపత్తును సూచిస్తున్నట్టు అది నల్లగా, భయంకరంగా ఉంది. దిఙ్మండలంలో గాలివాన ప్రారంభమయినట్టు కనబడుతోంది. ఒక పక్క

నుండి అడ్డంగా గాలి వీస్తోంది. రాను రాను గాలి వేగం ఎక్కువయింది. నా మార్గంనుండి 25 డిగ్రీలు మారాను. కాని, భయంకరమైన తుపానును ఎదుర్కొనక తప్పదన్నట్లు నా విమానం ముందుకు పోతోంది.

గాలి అల్లకల్లోలంగా ఉంది. రెక్కల కొనలు వంగి, రెపరెపలాడుతున్నాయి. కాక్‌పిట్ పక్కలను అల్లల్లాడిపోతోంది. కిందకు, మీదకు ఎగురుతోంది. సేఫ్టీ బెల్టును తగిలించుకున్నాను. ఇప్పుడు నా విమానం 500 పౌన్లు చులకనపడింది. కాని, ఇంకా ఒక టన్ పెట్రోలు టాంకులలో ఉంది. ఉన్న బరువు చాలా ఎక్కువే! ఒక్కసారి గాలి తీవ్రంగా వీస్తే, ఏదైనా ఒక రెక్క - విమానం లోది-ఊడి పడొచ్చు. కుక్క ఎముకను నోటితో అందుకున్నట్లు నా విమానాన్ని ఈ తుపాను కబళించబోతున్నట్లు ఉంది. ఇంజన్‌ని 1625 R. P. M. కి తగ్గించాను.

నాకిప్పుడో పేరాచూట్ ఉంటే ? కాని, అది ఉండకూడదని నే నిదివరకే నిశ్చయించుకున్నాను. విమానంలో 20 పౌన్ల బరువును అదే ఆక్రమిస్తుంది. దానికి బదులు 20 నిమిషాలకు సరిపోయే పెట్రోల్‌ను ఇప్పుడు తీసుకెళ్తున్నాను. ఇప్పుడో రెక్క విరిగితే ఆ పేరాచూట్ ఎంతో

సహాయపడుతుంది. ఇప్పుడు నేనున్నది 1500 అడుగుల ఎత్తు మాత్రమే.

తన నేషనల్ గార్డ్ జెన్నీ విమానం రెక్క విరిగినప్పుడు లెఫ్టినెంట్ స్మిత్ ఉన్నంత ఎత్తులో కూడా నేను ఇప్పుడు లేను. అతను విమానం లోంచి బయటకు రాలేకపోయాడు. ఆ విమానం కూలినప్పుడు ఫీల్డ్ ఆఫీసర్లలో నేనే పెద్దవాడ్ని. అందువల్ల ఆ విమానంమీద నేనే పెత్తనం వహించవలసి వచ్చింది. నేనతని కళేబరం చూడ్డానికి వెళ్ళేసరికి పేరాచూట్ ఫ్యూస్‌లేజ్ లోనుంచి బయటపడి ఉంది. దాని తాడు లోపలే ఉంది. అతని పాదం ఒకటి ఒక ఇనుప కట్టుకీ, ఫ్యూస్‌లేజ్ కీ మధ్య బిగించినట్టు నలిగిపోయింది. నిరాశతోనే తన ప్రాణాలకోసం పేరాచూట్‌తో గెంతాలని ప్రయత్నించినట్టు కన్పడుతోంది. అతనితో కూడా ఉన్నవాడు 800 అ. ఎత్తునుండే పేరాచూట్ పట్టుకుని, గెంతేశాడు. అతని ఆకారం గాలిలో ప్రయాణం చేయడం నేను చూశాను గాని, పేరాచూట్ విడినట్టు లేదు. జొన్నచేనులో పడి, రబ్బర్ బంతిలా అతను 6 అడుగులు మళ్ళీ పైకి ఎగిరాడు.

అడ్డులేని కాక్‌పిట్‌లో ఉండి, వాళ్ళు పేరాచూట్‌తో ప్రాణాలు దక్కించుకోలేక పోయారు. నా విమానం రెక్క ఊడితే ఆ జెన్నీ కన్నా వేగం

గానే కింద పడుతుంది. అన్నీ ఆలోచిస్తే నేను పేరాచూట్ లేకుండా బయలుదేరడమే మంచి దనిపిస్తోంది...అయినా ఇప్పుడు నాకో పేరా చూట్ ఉంటేనే బాగుండును. తర్కవితర్కాలతో ఏం లాభం? విమానం విరిగితే ఇప్పుడేం జరుగు తుందో నేను ఊహించకుండా ఉండడానికి అవి నన్ను మరపించ లేవు - శరీరానికి ఒక కుదుపు, మెదడుకో అదురు. ఒకసారి నేను నడిపిస్తున్న విమానం రెక్క విరిగింది. ఆ ముచ్చట నేను ఆర్మీ ఏర్ సర్వీస్‌లో శిక్షణ పొందుతున్నప్పుడు జరిగింది. శత్రువులను తరిమే శిక్షణలో మా SE 5- స్క్వాడ్రన్ 'శత్రువుల' పైని కిందకు కెర్నీ ఫీల్డ్ చేరువలో ఒక్కసారి మీాదనుండి దిగాం. ఆకా శంలో పైనే ఉన్నామనుకుని స్టిక్‌ని వెనక్కు లాగి, ఎడమ రడర్ని తన్నాను.

అంతే! వెంటనే ఏదో లోహం ముక్క విరిగిన శబ్దం వినబడింది. కాక్‌పిట్ చట్రానికి నా తల కొట్టుకుంది. బండి చక్రంలా నా విమానం గాలిలో తిరిగింది. గబాలున థ్రాటిల్ మూసేశాను. నా విమానం పక్కకు తిరిగి, 12 అడుగుల దూరంలో ఉన్న మేక్ ఎలిస్టర్ విమానాన్ని గుద్దుకుంది. దీని రెక్క, దాని రెక్క ఒక దానిలో ఒకటి చొచ్చుకుపోయాయి.

మేక్ ఎల్లిస్టర్ సేఫ్టీ బెల్టును పెట్టుకుంటూ సగం లేవడం చూశాను. గాలిలో మేమిద్దరం విమానాల్లో ఉండే గిరగిర తిరిగాం. విరిగిన రెక్క లోని ముక్క ఒకటి నా హెల్‌మెట్ మీద టప టప కొట్టడం మొదలెట్టింది. మా విమానాలు గాలి చక్రాల్లాగ తిరిగాయి. నా పాదాల్ని చక్రా నికి తన్ని పెట్టి, గాలిలోకి వెనకనుండి గెంతేశాను.

నా పక్కనుండే మా విమానాలు జంటగా కిందకు దూసుకుని పడుతూండగా నా పేరాచూట్ పువ్వులా విడింది. మేక్ ఎల్లిస్టర్ ఊగిసలాడుతూ దిగాడు. ఇద్దరం భద్రంగా పొలాల్లో దిగాం. ఆ రోజున నా దగ్గర పేరాచూట్ లేకపోతే? అసలు అంత పనీ జరిగేది. మా ముందు శిక్షణ పొందిన వారికి అన్ని పరికరాలు లేవట! పేరాచూట్స్‌తో వెళ్లిన జట్టు మాదే. ఒక సంవత్సరం ముందుగా ఆ శిక్షణకు నేను వెళ్ళి ఉంటే—ఈనాడు ఈ విమా నంలో - రెక్కలు ఊడి పోతాయేమో అన్నట్టు వస్తున్న ఈ తుపానులో, ఈ నోవస్కోషియా పైన ఎగురుతూ ఉండేవాడ్నే కాను.

6

[చాలా గంటలు నిద్రలేక పోవడంవల్ల ఆ యువక వైమానికుడిమీద నిద్రాదేవి తన ప్రభావాన్ని చూపిస్తూంది. వెండిలా మెరుస్తున్న ఆ విమానం న్యూఫౌండ్‌లాండ్ దాటేసరికి చీకట్లు ఆవరించాయి. అమెరికా, యూరప్ ఖండాల మధ్య ఆ సముద్రంమీద ప్రచండమైన తుపాను చెలరేగింది. ధైర్యంగా తుపాను ఎదుర్కోడానికి ఆ యువక వైమానికుడు ప్రయత్నిస్తూ న్నాడే కాని, అలసట అతన్ని కృంగదీస్తోంది. తెల్లవారడానికి ఇంకా చాలా కాలం ఉంది.]

మొదట వీచిన గాలి అంత ఉద్ధృతంగా లేదని అ వర్షపు జడిని బట్టి తెలిసింది. నోవస్కోషియా లోని కొండలు, సరస్సులు పచ్చని తెరవెనుక ఉన్నట్లు కన్పిస్తున్నాయి. గాలి మళ్ళీ ఎక్కువయింది. ఆకాశంలో నల్లటి మేఘాలు ఆవరించి, అంతా చీకటిమయం చేశాయి. వర్షం కూడా ఎక్కువయింది. కిందనున్న చెట్లూ, చేమలూ, కొండలూ మెరుపు వెలుగులో ధగధగ ప్రకాశిస్తున్నాయి. గాలి వేగం హెచ్చి, విమానాన్ని కుదిపేస్తోంది. స్పీడ్ కొంచెం తగ్గించాను.

ఆ భయంకర తుపానులో విమానాన్ని తూర్పు దిక్కుకు మళ్ళించి, ప్రయాణం సాగించాను. మేఘాలను చీల్చుకుంటూ విమానం వెళుతోంది.

వర్షం జల్లు కాక్‌పిట్‌లో పడి, తెరచిన మేప్‌ని తడిపేస్తోంది... మేఘాల మధ్యనుండి అప్పుడప్పుడు నేల కనిపిస్తోంది. విమానం కొంచెం దిగువగానే వెళ్తోంది. కొండలోయల్లోనుండి విమానం రొద ప్రతిధ్వనిస్తోంది. మేఘాలలోనుండి వెళ్తున్నప్పుడు 'సేంట్ లూయి' లోని మేగ్నెటోలను పరీక్షించ డానికి నాకు ధైర్యం చాల్లేదు. గాలిపాటు నిమిష నిమిషానికీ దిక్కు మారుతోంది. చివరకు వాయవ్య దిక్కుగా తిరిగి, నెమ్మదిగా గాలి తగ్గుముఖం పట్టింది. అది శుభసూచకమే. తుపాను క్రమంగా తగ్గింది.

1-52 అయింది. ఆరు గంటల క్రితం లాంగ్ ఐలెండ్‌లోని రూజ్‌వెల్ట్ ఫీల్డ్‌నించి బయలు దేరానన్నమాట. నా లాగ్‌షీట్‌లో మరి కొన్ని వివరాలు రాసుకోవాలి.

విమానం 61 డిగ్రీల మార్గంలో వెళ్తోంది. దానికి 23 డిగ్రీలు వెస్ట్ వేరియేషన్ కల్పితే, మొత్తం మేగ్నెటిక్ కోర్స్ 84 డిగ్రీలు. దిక్సూచి కదలలేదు. విమానం ఎంత ఎత్తులో ఉందో, గాలి ఒత్తిడి మొదలయిన విషయాలను నా డాష్ బోర్డ్ చూసి, పరికరాల ఆధారంతో నోట్ . చేసు కున్నాను.

600 మైళ్ళు వెనక్కు వెళ్ళాయి. ఇంకా 3000 మైళ్ళు ముందుకి వెళ్ళాలి. ఆ తర్వాత పారిస్. నా

తల వేడెక్కిపోయింది. చాలా అలసిపోయాను. విమానం గాలి దెబ్బకి కటకటలాడింది. వచ్చిం దానికి రెండింతలు వేగంతో వెళ్తే గమ్యస్థానం చేరవచ్చు. కాని, గత రాత్రి నిద్ర లేకపోవడంవల్ల చాలా అలసటగా ఉంది. ముప్పై గంటలయింది నిద్రపోయి, ఇంకో ముప్పై గంటలయితేగాని, పారిస్ చేరను. అంతవరకు మెలకువతో ఉండాలి. ఉన్నానా - పారిస్ చేరానన్నమాట!

నిర్మానుష్యమైన అడవి ప్రాంతంపైనుండి నేనిప్పుడు పోతున్నాను. కొండలు, లోయలు, అడవులు. లోయల్లో అనేక రకాల చెట్లున్నాయి. మధ్య మధ్య సరస్సులు, రొంపినేలలు. రకరకాల పక్షులు ఆ ప్రదేశాల్లోనుండి విమానాన్ని చూసి జడిసి, దూరంగా ఎగిరిపోతున్నాయి...మా తాతయ్య స్వీడెన్‌నుంచి అమెరికా వలస వచ్చినప్పుడు ఇలాంటి ప్రదేశాన్నే తనకోసం చూసుకుని ఉండాలి. మా నాన్న అప్పటికి బొత్తిగా చిన్నవాడు, పసికందు. అలా పశ్చిమంగా వెళ్లి, కొత్తరాష్ట్రమైన మిన్నెసోటాలో స్థావరం ఏర్పరచుకున్నారు మా తాత గారు.

నాన్న పెద్ద వాడవగానే కుటుంబ భారం ఆయన నెత్తిమీద పడింది. ఆయన చిన్నతనం తల్చుకుంటే నాకేదో చెప్పలేని ఆనందం.

నా పైన మేఘాలు పొరపొరలుగా ఉన్నాయి. కింద నేలంతా మంచుతో కప్పబడిపోయింది. పర్వత శిఖరాలు వెన్నముద్దల్లాగ కనిపిస్తున్నాయి. అలా కిందకు చూస్తూంటే నాకెంతో ఆహ్లాదంగా ఉంది. 1000 మైళ్ళవరకు నా తోవ ఉత్తరముఖంగా ఉంది. ఈ పొగమంచువల్ల నా తోవను కొద్దిగా తప్పవలసి వచ్చింది. కాని, న్యూఫౌండ్ లాండ్ చేరే లోపల మళ్ళీ సరైన మార్గానికి రావడానికి కావలసినంత టైముంది.

మార్గం సరైనదో, లేదోనని బోర్డ్ లోని అద్దం వైపు చూశాను. లిక్విడ్ కంపస్ వేగంగా కదులుతోంది. లాంగ్ ఐలండ్ లోని హేంగర్లో దాన్ని అమర్చిననాడు దానికో అద్దం కావలసి వచ్చింది. ఏం చేయడానికీ మాకు తోచలేదు. దూరంగా హేంగర్ గేట్ లోనుండి మమ్మల్ని చూస్తున్న ఓ అమ్మాయి తన సంచీలోనుండి అద్దాన్ని తీసి ఇచ్చింది. ఆ అమ్మాయికి మేం థాంక్స్ చెప్పి, జిగురుతో దాన్ని మా ఇన్స్ట్రుమెంటుబోర్డుకు అంటించాం. ఆ తర్వాత ఆ అమ్మాయి నాకు మళ్ళీ కనబడలేదు. తన అద్దం పారిస్ చేరే అవకాశం ఉందని అనుకుని ఉంటుందా ఆ అమ్మాయి? పైకి తీస్తున్నప్పుడే నేను కూలిపోతాననో, నడి

సముద్రంపైన అలసిపోయి కూలిపోతానని అను కుని ఉండాలి.

పారిస్ ప్రయాణం ఎన్ని గంటలు పడుతుంది? నేనున్న ఈ 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లోనుండి నా పారిస్ ప్రయాణాన్ని గంటల్లో కొలవడానికి వీలులేకుండా ఉంది. ప్రయాణం కొన్ని యుగాలు పట్టేట్టు ఉంది.

కేప్ బ్రిటన్ ద్వీప తీరం ఆగ్నేయంగా తిరగ డంతో నేను మళ్ళీ మహాసముద్రం పైనుండి పోతు న్నాను. న్యూఫౌండ్‌లాండ్ 200 మైళ్ళుంది. దాని తర్వాత మళ్ళీ అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం.

నా మార్గంవైపు నేనింక మరలాలి. కాని, నాకు సేంట్ జాన్ పట్నం మీదుగా వెళ్లాలని పించింది. నా మార్గంలోనుండి ఇప్పుడు కొద్దిగా మారితే చాలు. అక్కడ ఎవరో ఒకరు చూసి, వాళ్ళ పట్నం మీదుగా వెళ్ళానని వార్తపంపిస్తారు.

ఆ రాత్రంతా కష్టపడి, నేను లాంగ్ ఐలండ్ నుండి అమెరికాను వదిలిపెట్టడానికి సహాయపడ్డ నా మిత్రులు ఈ వార్త విని, ఎంతో సంతో షిస్తారు. న్యూఫౌండ్‌లాండ్ వెళ్ళేసరికి 7-20 అవుతుంది. మూడు వందల మైళ్ళు వెళ్లాలి.

అతి తక్కువ కాలంలో నా విమానాన్ని నిర్మిం చిన శాన్‌డిగోలోని పనివాళ్ళు, నాకు ధనసహాయం

చేసిన నా సేంట్ లూయి మిత్రులు నేను అమెరికా విడిచి పెట్టిన తర్వాత సుఖంగా ప్రయాణం చేస్తున్నాననే వార్త తెలుసుకోవాలని ఆతురతగా ఉంటారు. అమ్మ డెట్రాయిట్‌లో కెమిస్ట్రీ అధ్యాపకురాలు. ఆవిడ మనస్సంతా ఎంత ప్రయత్నించినా పిల్లలకు చెప్పే పాఠాలమీద కాకుండా పారిస్ అభిముఖంగా ప్రయాణం చేస్తున్న నామీదే ఉంటుంది. ఐదున్నర సంవత్సరాల కిందట కాలేజీ చదువు మానేసి, వైమానిక శిక్షణకు వెళ్తానని అమ్మతో చెప్పాను. "నిజంగా వైమానికుడు కావాలని ఉంటే తప్పకుండా చేరు. నీ కాళ్ళమీద నువ్వు నిలబడ్డం ఎప్పుడూ మంచిదే. నేను నీకు అడ్డు చెప్పకూడదు," అని నన్ను ప్రోత్సహించింది. అమ్మకు నా క్షేమ సమాచారం తెలిస్తే ఆమె ఎంత ఆనందిస్తుందో నాకు తెలుసు.

ఇందుకోసమని నేను పక్కదారి పడితే ప్రాణాపాయం రావచ్చు. ఇప్పటికే పెట్రోల్‌ను అదనంగా ఖర్చు చేశాను. సేంట్ జాన్ పట్నం మీదుగా వెళితే మరి కొంచెం పెట్రోల్ ఎక్కువ ఖర్చవుతుంది. యూరప్ దేశ ప్రాంతాల్లో ఒక వేళ ఎదురు గాలి, తుపాను, పొగమంచు వస్తే వాటిని ఎదుర్కోడానికి పెట్రోల్‌లోని ప్రతి చుక్కనీ జాగ్రత్తగా వాడాలి. దిక్సూచి సరి చేసి నా విమానాన్ని

దక్షిణంవైపు తిప్పాను. ఆకాశం నీలంగా ఉంది. మీటర్లన్నీ సవ్యంగా పని చేస్తున్నాయి.

ఒకసారి ఒళ్ళు విరుచుకుని, సమంగా కూర్చున్నాను. నిద్ర ముంచుకు వస్తోంది. కాని, నాలో నుండి ఏదో శక్తి ప్రతి నిమిషం నిద్రను ప్రతిఘటించి, ఓ నూతన శక్తి నిస్తోంది. మెదడు సరిగ్గా పని చేయడం మొదలెట్టింది.

నోవస్కోషియా మీదుగా ఎగురుతున్నప్పుడు నాకు బడలిక అనిపించ లేదు. తుపాను, గాలి, మేఘాలు, సరస్సులు, కొండలు ఎన్నో ఫిల్మ్ రీల్ లాగ నా బుర్రలో గిర్రున తిరుగుతున్నాయి.

నా కళ్ళు నిద్రలేక, తడి ఆరి, ఎర్రటి బొమ్మ రాళ్ళలా ఉన్నాయి. ఏదో కొండంత బరువు కను రెప్పలమీద ఉన్నట్టుంది. కళ్ళు తెరవడానికి శక్తి చాలడం లేదు; మూతలు పడి పోతున్నాయి. ఒక కంటితో నిద్రపోవాలని ప్రయత్నించాను. లాభం లేకపోయింది. మానవుడ్ని నిద్ర శాశ్వతంగా జయించగలదు! నా మనస్సు పట్టు తప్పింది.

సూర్యుడస్తమించాడు. లోకాన్ని చీకటి ఆవరించింది. నేను నిద్రను తట్టుకోలేకుండా ఉండే స్థితిలో రాత్రి కూడా ఎలా గడుస్తుంది? రేపు సూర్యోదయం చూడగలనా?

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సెంట్ లూయి'ని 300 అడుగులు పైకి తీసుకువెళ్లాను. శరీరాన్ని, మనస్సునీ నా అదుపులో ఇప్పుడు పెట్టుకున్నాను. పారిస్ చేరడానికి ఇంకా చాలా సముద్ర భాగాన్ని దాటాలి. లబూర్‌ఝె విమానాశ్రయంలో దిగాక, హాయిగా నిద్రపోవచ్చును...

కీళ్ళలో బాధలు బయల్దేరాయి. అది కూడా నా మంచికే. నిద్రనుండి నన్నవి మరపిస్తున్నాయి. ఈ కాక్‌పిట్‌లో మెలకువగా ఇంత కాలం ఉండడానికి మనోబలం చాలా అవసరం. మనోబలం సాధించలేని కార్యం ఏముంది?

ఓసారి, మిన్నెసోటాలో మంచు తుపాను నన్ను ఎదుర్కొంది. అప్పుడు నాకు 17 ఏళ్ళు. పాలను పితికే యంత్రాలు, ఇంజన్లు మొదలయినవి అమ్మేవాణ్ని. చిన్న గుఱ్ఱంమీద వెళ్లి, సాయంత్రమయ్యే సరికి ఇంటికి చాలా దూరంలో ఉండేవాణ్ని. మంచు తుపాన్లలో ఇరుక్కుని, ఇల్లు చేరుకునే సరికి అర్ధరాత్రి కూడా అయ్యేది.

అరే! నా మనస్సెక్కడికో పోతోంది. నేనిప్పుడు మిన్నెసోటాలో లేను; న్యూ ఫౌండ్‌లాండ్ చేరుతున్న విమానంలో ఉన్నాను. 800 మైళ్ళు ముందుకొచ్చాను అని సంతోషించనా! విశ్రాంతినిచ్చే ఆలోచనలు చేయకుండా ఉండాలి.

రాబోయే ఆపదలను తట్టుకోవడం గురించి ఆలోచించాలి.

విమాన చోదనంలో అనుభవజ్ఞుల సలహాలను పాటించాలి. నక్షత్రాల ఉనికి గమనించాలి. బడలికను తట్టుకుని, యంత్రాలను అదుపులో ఉంచుకోవడం ముఖ్యం. ప్రాణాన్ని కాపాడే వస్తువులు—పేరాచూట్, సెక్స్టెంట్, రేడియో మొదలయినవి తీసుకెళ్లాలి. నీటిలో తేలడానికి ఓ రబ్బరు పడవ కావాలి. ఈ జాగ్రత్తలను తీసుకోవాలి. తీసుకున్నాను.

నా మనస్సులో అనేక ఆలోచనలు జోరబడ్డాయి. దారి తప్పితే ఏ ఇంగ్లాండో, ఇంగ్లీష్ ఛానలో తగలవచ్చుననుకున్నాను. ఐర్లండ్ లోని ఆకుపచ్చని పర్వతాలు జ్ఞాపకమొచ్చాయి నాకు. శాన్ డిగోలో ఉన్నప్పుడే నాకు అవి జ్ఞాపకమొచ్చాయి. కార్న్వాల్ శిఖరం, పక్కనుండే లోయ విమానంలోనుంచి చూడ తగ్గవి. ఫ్రెంచి తీరం క్రిందుగా ఉంటుంది. స్పెయిన్ కూడా అంతే. యూరప్ అంతా మంచులో మునిగిపోతే రాత్రి అక్కడ దిగడం ఎలాగ? తెల్లవారితేగాని దిగడం సాధ్యపడదు.

మళ్ళీ కాక్ పిట్ లోని దిక్సూచి సరిగా పని చేయడం మానేసింది. దిక్సూచి ముల్లు 10 డిగ్రీలు

ఖుడివేపు తిరిగింది. దానిని సరిచేయడానికి కొంత ప్రయాసపడ్డాను.

దిక్సూచిని సరైన స్థితిలోకి తెచ్చి, దిగంచలాన్ని చూస్తూ, నిదానంగా విమానాన్ని పోనిచ్చాను. కింద సముద్రం తెల్లగా మారింది! కాదు, నేనప్పుడే సముద్రం దాటి, మంచుప్రదేశం పైన ఎగురుతున్నాను. పెట్రోల్ టాంక్సని ఒకసారి చూసుకున్నాను.

గడియారంలో 4-52 అయింది. 9 గంటలసేపు పెట్రోల్ కాలింది. అంటే 800 పౌన్లు బరువు తగ్గింది. విమానం ఇప్పుడు కాస్త తేలిగ్గా ఉంది.

నా అదృష్టదేవత నన్ను పారిస్ తీసుకువెళుతుందనే నా దృఢనమ్మకం. ఒకవేళ ఇక్కడ ఇంజన్ పాడయితే, మనోహరమైన ఈ మంచు శిఖరాలపైన పడి, హాయిగా ప్రాణం విడుస్తాను. పెట్రోల్వల్ల విమానం యావత్తూ అంటుకుని మంటలు లేస్తే, అదే నాకు చితిగా ఏర్పడుతుంది. సురక్షితంగా భూమిని చేరితే, ఈ విమానం నాకు ఇల్లవుతుంది. రబ్బర్ పడవలో 100 మైళ్ళ దూరంలోనున్న న్యూఫౌండ్లాండ్ సులభంగా చేరుకోగలను.

విమాన ప్రయాణంవల్ల నాకెంతో మానసికానందం కలుగుతుంది. భూమిపైనుండే వస్తువుల

కన్నా ఆకాశంలోని మేఘాలు, నక్షత్రాలు, సూర్య చంద్రాదులు నన్ను ఎక్కువగా ఆకర్షిస్తున్నాయి.

విస్కాన్‌సిన్ యూనివర్సిటీలో నేను ఇంజనీరింగ్ చదువుతున్నప్పుడు వైమానికుడ్ని కావాలని కలలు కన్నాను. అప్పుడు నా వయస్సు 25 ఏళ్ళు. మొదటిసారిగా నేను 1922, ఏప్రిల్ 9 వ తేదీని లింకన్ (నెబ్రాస్కా)లో విమానం ఎక్కాను. ఆటోటిమ్ ఆ విమానాన్ని నడిపాడు. చెవులు బద్దలయేటట్లు రొద చేస్తూ పైకి లేచింది. విమానం మధ్య ఆకాశంలోకి వెళ్ళేసరికి నేను మరో లోకానికి వెళ్లినట్లు అనిపించింది. అప్పుడు నేను అనుభవించిన ఆ విచిత్ర ఆనందాన్ని వర్ణించడం నా తరం కాదు.

నెబ్రాస్కా ఏర్‌క్రాఫ్ట్ కార్పొరేషన్‌లో నేనొకడ్నే శిక్షణకు చేరాను. 8 గంటలసేపు విమానం నడపడం నేర్చుకున్నాను. విమానం ఒకవేళ చెడిపోతే దానికి డబ్బు కట్టవలసి ఉంటుందనీ, అందుకు బాండ్ రాసిమ్మనీ కార్పొరేషన్ అడిగింది. కాని, నాదగ్గర అంత డబ్బెక్కడ ఉంది? వారానికి 15 డాలర్ల వేతనంమీద ఆ ఏర్‌క్రాఫ్ట్ ఫాక్టరీలో పనికి చేరాను.

లింకన్ నగరానికి పేరాచూట్ తయారు చేసే చార్లీ హార్డెన్ అనే ఆయన వచ్చాడు. అతనితో

స్నేహం కలసిన తర్వాత ఎగిరే విమానంలోనుంచి పేరాచూట్ సహాయంతో కిందకు దూకడం నేర్చుకున్నాను. నేను అలా దూకడం అనేకమందికి ఆనందాశ్చర్యాలుగా ఉండేది.

నేను ఇప్పుడు ఏమాత్రం పొరపాటు చేసినా నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' దారి తప్పుతుంది. అందువల్ల దిక్సూచిని మళ్ళీ సరిచేసుకున్నాను.

పేరాచూట్స్‌ను ఉపయోగించడం, విమానాలను చిత్రగతులలో నడపడం మొదలయిన ప్రదర్శనాలు అక్కడక్కడ దేశంలో జరుగుతుండేవి. ఆ ప్రదర్శనాలలో నేనూ పాల్గొనేవాడ్ని.

నా 'సేంట్ లూయి' జోరుగా పోతోంది. ఫ్రెంచివారి ద్వీపాలు కొంచెం ఎగువలో కన్పిస్తున్నాయి. మెక్విలన్, పెరీ ద్వీపాలుకాబోలు అవి. న్యూఫౌండ్ లాండ్ మీాది పర్వతాలు కూడా కనబడుతున్నాయి.

బ్యూరిన్ ద్వీపకల్పం ముప్పై మైళ్ళలో ఉంది. ఆ ప్రాంతం అంతా కొండలు, లోయలు, అఘాతాలు. నంగెస్సర్, కోలీలు ఈ ప్రాంతంలోనే కూలిపోయి ఉంటారు; పారిస్ - న్యూయార్క్ విమానయానానికి వాళ్ళు ఆహుతయి, అప్పుడే పన్నెండు రోజులయింది.

ఆవ్‌లాన్ ద్వీపకల్పం వస్తోంది. పైకి పోవాలి. బ్లాక్ పర్వతాలు సంధ్యాకాంతిలో మెరుస్తున్నాయి. నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' పర్వతాలను తప్పించుకుని, గద్దలా ఎగురుతోంది.

పదకొండు గంటల్లో రమారమి 1100 మైళ్ళు ఎగిరి వచ్చాను. సేంట్ జాన్ పట్నంమీదనుంచి వెళ్తున్నాను. హార్బర్ చాలా దిగువను ఉంది. ఇళ్ళు చదునుగా కనిపిస్తున్నాయి. పల్లెవాళ్ళ పడవలు అలలమీద ఆడుతున్నాయి. ఈ పట్నం అట్లాంటిక్ మహాసముద్రానికి సింహద్వారం.

ఇక్కడికి ఐర్లండ్ 2000 మైళ్ళు. ఇక్కడనుంచి అట్లాంటిక్ మహాసముద్ర ప్రభావం ఎక్కువ: గాలి పడమటనుండి వీస్తోంది. ఈ రాత్రి గడిస్తే చాలు; తెల్లవారే సరికి భూ ప్రదేశం పైన ఉంటాను. దిక్సూచిని సరిచూసుకున్నాను. నా ప్రయాణం అలా సాగుతోంది.

7

[ఆ యువక వైమానికుడు చాలా అలసిపోవడం మూలాన్ని అతని జ్ఞాపకశక్తి సన్నగిల్లింది. కళ్ళు మూతలు పడుతున్నాయి. నిద్రమత్తులో తుపాను బారినుండి తప్పించుకోడానికి ఆకాశంలోకి ఇంకా పైపైకి తన విమానాన్ని తీసుకు పోయాడు. అక్కడ అతని శరీరం మంచుగడ్డలా బిగుసుకుపోవడం గుర్తించాడు. విమానం రెక్కలమీద మంచు పేరుకుంటోంది. తన ఫ్లాష్ లైట్ సహాయంతో అంతా చూశాడు. పారిస్ ఇంకా 2,000 మైళ్ళుంది.]

గడియారంలో సెకండ్లు, నిమిషాలు, గంటలు తిరిగిపోతున్నాయి. నా మనస్సులో కూడా ఆలోచనలు ఫిల్మ్ రీల్ లా తిరుగుతున్నాయి. న్యూఫౌండ్ లాండ్ మీదనుంచి దట్టమైన పొగమంచు పైకి లేచింది. విమానాన్ని ఇంకా ఎత్తుగా పోనిచ్చాను.

ఆకాశంలో పడమటి దిక్కున చిత్రకారుడు తన కుంచెతో ఏవో రంగులు వేసినట్టుంది. ఇప్పటికే 12 గంటలు ప్రయాణం చేశాను. న్యూయార్క్ నగరం 1200 మైళ్ళు వెనుక ఉంది, పారిస్ ఇంకా 2400 మైళ్ళు ముందు ఉంది. 24 గంటల్లో అక్కడికి చేరగలను. పరికరాలన్నీ సరిగ్గా పనిచేస్తున్నాయి. ఇంజన్ మునుపటికన్నా సున్నితంగా, సక్రమంగా పని చేస్తోంది. పెట్రోల్ అదో విధంగా వాసన వేస్తోంది.

నా చుట్టూ మంచు తెరలు ఇంకా చిక్కగా అల్లుకుపోయాయి. నక్షత్రాలు కనబడ్డం లేదు. వెంటనే విమానాన్ని ఇంకో 800 అడుగులు పైకి తీసుకెళ్లాను. ఇప్పుడు నేను భూమికి 5000 అడుగుల ఎత్తున ఉన్నాను. ఆ మంచు పొర చాలా దట్టంగా ఉంది.

చాలా చీకటిగా ఉంది. నా గడియారంలో న్యూయార్క్- టైమ్ ప్రకారం 8-35 అయింది. డాష్ బోర్డ్‌లోనుండి మీటర్లు గుడ్లగూబల్లాగ వాటి ఫ్లూరోసెంట్ అంకెలతో నన్ను చూస్తున్నాయి.

నేను బయలుదేరే ముందు 'ఉత్తర అట్లాంటిక్ ప్రాంతంలో తుపాను రాబోతుంది' అని ప్రకటించబడింది. కాని, తుపాను అంత ఉధృతంగా లేదు. మేఘాలకు పైగా పోతే ఏ భయమూ లేదు. ఆకాశంలోని నక్షత్రాలను, విమానంలోని దిక్సూచిని జాగ్రత్తగా గమనిస్తూ, 'సేంట్ లూయి'లో వేగంగా పోతున్నాను.

ఓ పక్కనుండి నిద్ర నన్ను కృంగదీస్తోంది. చేతులూ, కాళ్ళూ విమానంలో ఏవో యంత్రభాగాలైనట్టు అనిపిస్తోంది. మీటర్ల వెనుకనున్న లైట్లనుండి వచ్చే కిరణాలు కళ్ళల్లో సూదుల్లాగ

గుచ్చుకుంటున్నాయి......ఈ అనంతాకాశంలో నేనూ, నా విమానం ఎన్నోవంతు ?

నిన్న పొద్దున గార్డెన్ సిటీ హోటల్లో హాయిగా విశ్రాంతి తీసుకున్నాను. కాని, నిన్న రాత్రంతా నిద్ర లేకుండా ఏవో ఆలోచనలతోటీ, ఏదో ఆవేదనతోటీ గడచింది...నక్షత్రాలు మసగ్గా కనబడుతున్నాయి. వెంటనే త్రాటిల్ తెరచి, 1700 R. P. M. కి వేగం హెచ్చించాను. విమానాన్ని ఇంకా పైకి పోనిచ్చాను. మంచు పొరకు పైగా పోయాను. నక్షత్రాలు మెరుస్తూ, స్పష్టంగా కనబడుతున్నాయి.

లాగ్ షీట్ పై...దిక్సూచి 89 డిగ్రీలు, వేగం గంటకి 85 మైళ్ళు, ఎత్తు 9,300 అడుగులు...మొదలయిన వివరాలు ఎక్కించాను. లాగ్ షీట్ పక్కను పెట్టి, ఎలక్ట్రిక్ లైట్ ఆర్పేశాను. పైన నక్షత్రాలు బాగా ప్రకాశిస్తునాయి. కాని, మేఘాలు కిందనుండి పైకి పెల్లుబుకుతున్నాయి. నేను ఇంకా పైకి పోవాలి. పై పైకి వెళ్తున్నాను.

ఇంకో పెద్ద తుపాను ఎదురయ్యే సూచనలు కనబడుతున్నాయి. రాబోయే తుపాను ఎలాంటిదో? ఆ మేఘాలను తప్పించుకోడానికి ఇంకా పైకి వెళ్ళగలనో, లేదో? 15,000 అడుగులకు పైగా వెళ్తే అక్కడ గాలి స్తంభించిపోయి ఉంటుంది.

ప్రాణవాయువు ఉండదు. ఊపిరి అందదు. ఏమైనా సరే—తుపాను, మేఘాలను చీల్చుకుంటూ కొంచెం దిగువగానే వెళ్తాను.

ముందుకు పురోగమిస్తోంది 'సేంట్ లూయి'. మహాపర్వతాలవంటి నల్లటి మేఘాలు నా విమానాన్ని చుట్టుముట్టాయి. మేఘాల్లో ఇంతటి భయంకర మేఘాలుంటాయా! నేనిదివరకు ఎన్నడూ ఇలాంటి భీకరమయిన వాటిని చూడలేదు. నాకు వేరే గత్యంతరం లేదు. ఎదుర్కోక తప్పదు. ఏమైనా సరే - ధైర్యంగా ఎదుర్కొంటాను.

అబ్బా! చలి చాలా ఎక్కువగా ఉందే! ఊలు చొక్కాను గుండెలమీద కప్పుకోవాలి. మరీ అంత వెచ్చగా లేదు. ఆ మాత్రం చలి లేకుండా వెచ్చగా ఉంటే నిద్ర వచ్చేస్తుంది.

ఓ పెద్ద మేఘపర్వతం! నా సేఫ్టీ బెల్టును తగిలించుకున్నాను. విమానం పక్కకి ఒరుగుతుందేమో! స్టెబిలైజర్ని సరి చేసుకుని, సరైన లెవెల్లో పట్టుకు కూర్చుంటాను.

'సేంట్ లూయి' కొంచెం కదులుతోంది. రెక్కలు ఇటూ అటూ ఆడిపోతున్నాయి. కాక్పిట్లో గాఢాంధకారం! మీటర్లు మాత్రమే ఆ

చీకట్లో కనిపిస్తున్నాయి. అవన్నీ అదుపులోనే ఉన్నాయి.

అబ్బా-చలి ఇంకా ఎక్కువయింది! ఇప్పుడు నేను భూమికి 10,500 అడుగుల ఎత్తులోనున్నానని నా ఆల్టీమీటర్ చెపుతోంది. ఈ మేఘం ఎంత పెద్దది! అంతా ఒక నీటి ముద్ద! భగవాన్! ఏదో ప్రమాదం రాక తప్పదు. 'భయం లేదు,ఎదుర్కో', అంటోంది నా అంతరాత్మ. ఒక్క పక్క భయం; ఇంకో పక్క ధైర్యం!

నా చేతిని ఒక్కసారి కిటికీలోనుండి బయటకు చాపాను. చలిగాలికి చెయ్యి తెగినంతయింది. విమానం కుడి రెక్కమీదకు లైట్ వేశాను. రెక్క అంచుకు పొడుగునా మంచు పేరుకుని, తెల్లగా ఉంది. 'సేంట్ లూయి'ని ఇంకా బాగా పైకి తీసుకుపోతే? బాగా ఆలోచించాను. వద్దు. రడర్ పెడల్‌ని జాగ్రత్తగా నొక్కి ఉంచాను.

వేగాన్ని గంటకు 10 మైళ్లు తగ్గించాను. 100 అడుగులు కిందకు దిగాను. కిందికి వెళ్తున్న కొద్దీ మేఘాలు మంచుగడ్డల్లా కనబడుతున్నాయి. నేనా మేఘాల గుంపులోకి చొచ్చుకుపోతే నాకు మళ్ళీ నక్షత్రాలు కన్పించవు. మరో 300 అడుగులు దిగాను.

తుఫాను గాలి మహా వేగంతో వీస్తోంది. రెక్కల మీదికి మళ్ళీ లైట్ వేశాను. మంచు చిక్కపడి ఇంకా పేరుకొంటోంది.

కాస్సేపటికి నక్షత్రాలు కిటికీలోనుండి కన్పడ్డాయి. గాలి వేగం తగ్గింది. ఆకాశం నిర్మలంగా, కాంతివంతంగా కన్పడుతోంది.

విమానాన్ని దక్షిణంగా తిప్పాను. మేఘాలు అక్కడక్కడ చెదరిపోయి కనబడుతున్నాయి. తుపాను దెబ్బను తప్పించుకోవాలంటే కొన్ని వందల మైళ్ళు చుట్టూ తిరిగి వెళ్ళాలి. లేదా వచ్చిన చోటికే మరలిపోవాలి. అడ్డంగా పెద్ద మేఘాలు వస్తున్నాయి.

రాత్రి 9-52 అయింది. నేను బయలుదేరి 14 గంటలయింది. గాలి ఒత్తిడి తగ్గింది. మేఘాలు చెదురు బెదురుగా కనబడుతున్నాయి. పేరిన మంచు విమానంమీద కరుగుతోంది. క్రమంగా నా మనస్సు ఇప్పుడు కాస్త కుదుటపడింది. కాని, నిద్ర వస్తే ఎలాగ? మెలకువగానే ఉండాలి.

దిక్సూచి కదులుతోంది. ఎర్త్ ఇండక్టర్, రడర్ సరిచూసుకున్నాను. విమానయానానికి ఎర్త్ ఇండక్టర్ కంటె దిక్సూచి చాలా ముఖ్యమైంది. ప్రయాణమంతా దీనిమీదే ఆధారపడి ఉంటుంది.

నక్షత్రాలనుబట్టి చూస్తే నేను నిదానంగా వెళ్తున్నానేమోననిపించింది. ఐరోపా తీరంలో ఏ భాగానికి చేరతానో? అంతా అయోమయంగా ఉంది.

నేను బయలుదేరే ముందు నాకు నిద్రపట్టలేదు. అంచేతనే నిద్రాదేవత నా నెత్తిమీద ఎక్కి, నాట్యం చేస్తోంది. నోరు తెరచుకున్న పెద్ద పులిలా ఒక మేఘం ఎదురుగా కనబడుతోంది.

ఇప్పుడు నేను ఉత్తర అట్లాంటిక్ పైన ఉన్నాను. దూరంగా ఏదో తెల్లగా కదులుతోంది. అది మరేం కాదు-చంద్రబింబం. చంద్రుడు నాకు ఉత్తర దిక్కున కనబడుతున్నాడు. నేను తోవ తప్పి ఆఫ్రికా పోవడం లేదు కదా? దిక్సూచి చూశాను. ఉత్తర దక్షిణ ధృవాలను మేగ్నెటిక్ కంపస్ వల్ల ఎటున్నాయో తెల్సుకున్నాను. ధృవతార నాకు కొంచెం ఎడం పక్కగా ఉంది. నేను సరిగ్గానే వెళుతున్నాను. నా గుండె కుదుటపడ్డది.

చార్టుని ఒకసారి చూశాను. నేను న్యూయార్క్ నుండి ఈశాన్య దిక్కుగా బయలుదేరాను. ఆకాశం నిర్మలమయిన తర్వాత ఎండ నా కుడివైపునుండి నామీద పడింది.

10–20 అయింది. రెండు గంటల కాలం చిమ్మచీకట్లో ఉన్నాను. ఇప్పుడిప్పుడే మేఘాలు తొలగిపోయాయి.

నా 'సేంట్ లూయి' ఇంజన్ సరిగ్గానే పని చేస్తోంది. కాని, నా కళ్ళు మూతలు పడుతున్నాయి. మళ్ళీ తెరవాలంటే కష్టంగా ఉంది. చేతి వేళ్లతో బలవంతంగా కనురెప్పల్ని తెరుస్తున్నాను.

విమానాన్ని ఆపుచేసి, ఆ మేఘాల పరుపుమీద హాయిగా నిద్రపోవాలని ఉంది. కాని, అది ఎలా సాధ్యం? ఎప్పుడు తెల్లవారుతుందా అని ఎదురు చూస్తున్నాను.

గాలి 'సేంట్ లూయి'ని దక్షిణంగా లాగుతోంది. అందువల్ల విమానాన్ని ఉత్తరముఖంగా మరల్చాను.

ఇప్పుడు న్యూయార్క్‌లో అర్ధరాత్రి. కాని, ఇక్కడ తెల్లవారడానికి ఆట్టేసేపు పట్టేటట్టు లేదు. మేఘాల అంచులమీద వెన్నెల కాంతులు మిలమిల మెరుస్తున్నాయి.

కాక్‌పిట్‌లో వెచ్చగా ఉంది. రెక్కల పైన మంచు పేరుకోడం లేదు. గాలిలో తేమ తగ్గింది. కిటికీలోనుండి చెయ్యిని బయటకు పోనిచ్చాను. ఇందాకటిలాగ చలి కరవ లేదు. న్యూఫౌండ్‌లాండ్‌కి 500 మైళ్ళదూరం వచ్చాను.

లేబ్రాడార్ గల్ఫ్‌స్ట్రీమ్ కరెంటు దాటాను. ఇప్పుడు నేను 10,000 అడుగుల ఎత్తులో ఉన్నాను.

దిక్సూచి సరిగా పని చేస్తోంది. తుపాను గండం గడిచిందన్నమాటే! కాని సూర్యుడు ఇంకా ఎప్పుడుదయిస్తాడు? ఎండకోసం తహతహ లాడిపోతున్నాను.

ఇప్పుడు నా శరీరానికి ఏమీ అక్కరలేదు—ఆకలి లేదు. చలి ఏమిటో, వెచ్చదనమేమిటో నా కిప్పుడు తెలియడం లేదు. నా ఆశయం ఒక్కటే... నా విమానాన్ని ఎందుకని ఇంతవరకు తీసు కొచ్చాను? స్టిక్ పైన నా చేయి, రడర్ మీద కాళ్ళు, కంపస్ పైన కళ్ళు ఉండగా నా స్మృతి గ్రీన్‌లాండ్ మంచు తీరాల వైపు, అక్కడ్నుంచి యూరప్ వైపు పోతోంది. చంద్రుడికి, నక్షత్రా లకు దూరంగా పోతోంది.

రాత్రిలో చివర భాగం వచ్చింది. ఇది పారిస్ నగర సూర్యోదయం! ఇంకా తెల్లవారుతుందో లేదో గాని, ఆ తలంపుకే నిద్ర తెర తెరలుగా నా మీద పడుతోంది. నేను నిద్రపోయి, మూడు ఉదయాలు గడిచాయి.

వస్తున్న నిద్రను తరమడానికని నా శరీరంలోని ప్రతి అణువూ ప్రతిఘటిస్తోంది. కీళ్ళలో బాధలు బయలుదేరాయి. కాని, నా మనస్సు శరీరాన్ని జయించింది!

నుదుటిమీద ఒక్కసారి చేత్తో రుద్దాను. తల కాస్త తేలికపడింది. చెవుల్లో దూదిని మళ్ళీ పెట్టాను. సూర్యోదయమయితే నిద్ర పూర్తిగా నన్ను విడిచిపోతుంది.

నాన్నా, అమ్మా జ్ఞాపకమొచ్చారు. నా దృష్టిని మరల్చుకున్నాను. కొంచెం మంచినీళ్ళు తాగాను. బాగుంది! ఒక శాండ్విచ్? నిన్నటి ఉదయం నుండీ నేనేం తినలేదు. అయినా నాకేమీ తినాలని లేదు.

ఇప్పుడు నా శరీరంలో మూడు శక్తులే పని చేస్తున్నాయి. నిద్ర, నరాలు, మనస్సు. వాటిలో కలిగిన పరస్పర సంఘటన నన్ను క్రుంగదీస్తోంది. మనస్సు జయిస్తే నాకు విజయం తప్పదు. నిద్ర జయిస్తే శాశ్వతమైన నిద్రే నాకు ప్రాప్తి. ఒక్కసారి కన్నుమూసి తెరిస్తే గంట నిద్రపోయినంత తృప్తి కలుగుతోంది.

1-52 అయింది. లాగ్‌షీట్‌లో మళ్ళీ అన్నీ రాశాను. గాలి వేగం— తెలియడం లేదు; వీచే దిక్కు —అదీ అంతే. దిక్సూచి 96°. 1800 మైళ్ల

దూరం వచ్చాను. ఇంకా అంత దూరం ముందుకు వెళ్తేగాని గమ్యస్థానం చేరలేను.

పారిస్‌నగరానికి సగం దూరం వచ్చాను. ఒక శాండ్‌విచ్ తిని, నీళ్ళు తాగాలనిపించింది. కాని, ఆకలి దప్పులు లేవు. మనస్సంతా పారిస్ మీదే లగ్నమయి ఉంది. ఇంకా అంతులేని 18 గంటలు ప్రయాణం సాగించాలి. సూర్యోదయ మయిన తర్వాత శాండ్‌విచ్చెస్ తినడానికి, నీళ్ళు తాగడానికి కావలసినంత వేళ ఉంటుంది. ఎప్పుడు తెల్లవారుతుందా అన్న బాధ తీరితే కావలసినంత టైమ్ నాకుంది.

8

[ఐర్లాండ్ 700 మైళ్ళుందా ? 400 మైళ్ళుందా? అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం మధ్యన ఈ దీవులేమిటి? మంచుగడ్డలా ? లేక అలసిపోయిన వైమానికుని దృష్టికి ఎండమావులు కనిపిస్తున్నాయా? లిండ్ బర్గ్ ఆలోచించడానికి ప్రయత్నించాడుగాని, అతను త్రోవ తప్పినట్టే భావించాడు.]

జేబులోనుండి పెన్సిల్ తీసి, టర్న్ ఇండికేటర్ ను చూసి, గుర్తుపెట్టుకున్నాను. మరో గంట పెట్రోల్ ఖర్చయింది. ఒక్కసారి పెట్రోల్ టాంకుల్ని చూసుకున్నాను.

ఖర్చయిన పెట్రోల్ ని బట్టి నేను 18 గంటలు ప్రయాణం చేసినట్టు తెలుసుకున్నాను. 'సేంట్ లూయి' గంటకు నూరుమైళ్ళ వేగంతో పోతోంది. పారిస్ చేరడానికి ఇంకా 18 గంటలు ఈ విమానంలో ప్రాణాలు బిగపెట్టుకుని కూర్చుని ఉండాలి. నా మెదడు బాగా అలసిపోయింది. కాని, ఒకటి మాత్రం నిశ్చయం—చేరితే పారిస్ చేరడం, లేక పోతే చావడం.

పెట్రోల్ టాంకులను గురించి ఆలోచిస్తు న్నాను. ఇంకో టాంక్ కు మార్చాలా? తెల్లవార వస్తోంది. రాత్రంతా ఫ్యూస్ లేజ్ టాంక్ పెట్రోల్ ఖర్చయింది. దాన్ని కట్టేసి, ముందు టాంక్ కు మార్చాను. ఇప్పుడు విమానం సరితూగుతూ పోతోంది.

రాత్రంతా తుపానులో పడి, గాలి విసుర్లలో ఎటు వెళ్ళానో చెప్పలేను. చేసిన తప్పుల్ని సవరించుకుని, నా సరైన మార్గంలోకి రావాలి. ఈ పని ఎప్పుడో చేసి ఉండవలసింది. కాని, ఇప్పుడు సరిదిద్దుకునే శక్తి నాకు లేదు. తూర్పు ముఖంగా విమానాన్ని నడిపి, సూర్యోదయాన్ని చూడాలి.

సంధ్య వెలుగులు తూర్పుదిశను పొడచూపాయి. అప్పటికి ఎన్నోసార్లు నా సరైన మార్గంలోకి విమానాన్ని పెట్టాలని ప్రయత్నించాను. ఆ ప్రయ త్నంలో తెల్లవారినట్టు కూడా తెలియలేదు. ఆ తర్వాత ఇది పగలని గ్రహించాను. ఆఖరి చీకటి తెర కూడా సూర్యకిరణాల తాకిడికి వశాయమైంది. నాలో నూతనోత్సాహం చిగురించింది. తెల్ల మేఘ

దొంతరులు సముద్రాన్ని కప్పినట్టున్నాయి. నిమిష నిమిషానికి మేఘాలు ఆకారాలని మార్చుకుంటు న్నాయి. అవి చూడ్డానికి ఎంతో ముచ్చటగా ఉంది.

డాష్‌బోర్డుని మళ్ళీ ఒకసారి చూశాను. కిటికీలో నుండి చేతిని బయటకు జాపాను. గాలి వెచ్చగా తగిలింది. మంచు బాధ తగ్గింది.

మళ్ళీ ఒక పెద్ద మేఘాలగుంపు ఎదురైంది. అవి కోట గోడల్లా ఉన్నాయి. వాటి కిందుగా విమానాన్ని తీసుకెడదామనిపించింది. వెళితే— కిందుగా, అంటే నీటి మట్టానికి 2000 అడుగుల్లోనా, లేక 1000 అడుగుల్లోనా వెళ్ళడం? సముద్రానికి బాగా ఎత్తుగానే ఎగురుతోంది విమానం. ఆల్టి మీటర్ 8800 అడుగులు చూపిస్తోంది. మేఘాల పొరలను తప్పించుకుని, విమానాన్ని ఇంకా పైకి తీసుకుపోయాను.

ఒకొక్కప్పుడు నా వాచీ ముళ్ళు కదలడం లేదేమోననిపిస్తోంది; మరొకప్పుడు అవి పావు

గంట చొప్పున గెంతుకుంటూ పోతున్నట్లు అనిపి స్తోంది. ఇప్పుడు 3 గంటలు దాటింది-న్యూయార్క్ టైమ్ ప్రకారం. నేను రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డ్ వదిలిపెట్టి 19 గంటలయింది. విమానం మేఘాలను చీల్చు కుంటూ వెళ్తోంది. కొన్ని మైళ్ళవరకు ఆ మేఘ పర్వతాల మధ్యను ఒక సొరంగం కనబడింది. ఒకొక్కచోట సుడిగుండాలవంటి ఖాళీలలోంచి అట్టడుగున ఉన్న నల్లటి సముద్రం కనబడుతోంది. కెరటాలు పొంగినప్పుడు తెల్లగా కన్పిస్తున్నాయి. 8000 అడుగుల ఎత్తునుండి ఆ కెరటాలు కన్పిస్తు న్నాయంటే సముద్రం చాలా అల్లకల్లోలంగా ఉందన్న మాట.

కంట్రోల్సను బిగపట్టి, నెమ్మదిగా కిందకు దిగాను. వేగం గంటకు 110, 120, 140 మైళ్ళ వరకు పెరిగింది. ఆ గాలి రాపిడికి విమానంలో హాహాగు ఎక్కువయింది. సూర్యకాంతిలో సముద్రం మెరుస్తోంది. కిందికి విమానం వేగంగా దిగుతోంది. రెక్కలు రెపరెపలాడుతున్నాయి. మేఘాల పొరలు పక్కనుంచి జారిపోతున్నాయి.

'సేంట్ లూయి' భూమికి 2000 అడుగుల ఎత్తులో ఉంది. పెద్ద సముద్ర కెరటాలు, తెల్లని నురుగు, స్పష్టంగా కనబడుతున్నాయి. దిక్సూచిని సరిగా చూసుకుని, విమానాన్ని నిదానంగా పోనిచ్చాను.

గాలి బలంగా వీస్తోంది. దూరంగా నలు దిక్కులా పొగమంచు ఆవరించి ఉంది. కెరటాలకు 50 అడుగులు పైకుండేటట్టుగా కిందకు దిగాను. పెద్ద పెద్ద కెరటాలు మీదకు లేచి, విరుచుకు పడుతున్నాయి. ఇంజన్ చెడిపోతే ఆ నరకకూపంలో పడవలసిందే కదా! పగటి వేళల్లో విమానాన్ని నడిపే జాగ్రత్తలు సరిగ్గా పాటించాలి. రాత్రి నిద్రమత్తులో ఎలా ప్రయాణం చేశానో నాకే తెలియదు. మేఘాలు, తుపాను, మెరుపులు, పిడుగులు—వీటిని ఎలా తప్పించుకున్నానో ఆ దేవుడికే తెలియాలి.

న్యూఫౌండ్ లాండ్ నుంచి 15 డిగ్రీలు ఉత్తరంగా సాగాను. 5 డిగ్రీలు తప్పినందుకు 90 మైళ్ళు దక్షిణంగా వెళ్లాను. దిక్సూచిని సరిగ్గా అమర్చక

పోతే ఇలాంటి అనర్థకాలకు గురి కావలసి వస్తూం టుంది.

సముద్ర కెరటాలు నా దృష్టినుండి అదృశ్య మయ్యాయి. దూరాన్న అంతా మంచుమయంగా కనబడుతోంది. విమానాన్ని క్రమంగా పైకి పోని చ్చాను. నీటికి 100 అడుగుల పైనున్నాను ఇప్పుడు. మంచు విస్తారంగా ఉంది. 'సేంట్ లూయి'ని 1000 అడుగుల ఎత్తువరకు పైకి పోనిచ్చాను. ప్రయాణం ఎన్ని డిగ్రీలలో సాగించాలో ఆలో చిస్తున్నాను. నా మెదడు విరామం లేకుండా లెక్కలు కట్టి అంచనా వేస్తోంది. ఈ పొగ మంచును దాటాక నాకు సరైన మార్గం కనబడు తుందేమో!

విమానం ఇంకా తెల్లని మంచు పొరల్లోంచి దూసుకు వెళ్తోంది. నిమిషాలు గడిచాయి. పావు గంటయింది; గంటయింది. ఇంకా సముద్రంపైనున్న మంచుపొర విడలేదు. నా జ్ఞాననేత్రానికి మాత్రం పారిస్ మార్గం కన్పిస్తోంది. కాని, నా ఈ కళ్ళకు ఏమీ కన్పించడం లేదు.

నేను తప్పతోవ తొక్కానా? నిద్రపోతు న్నానా? కళ్లు నులుముకున్నాను; తల విదిలిం చాను; ఒళ్లు విరిచాను. నాకేదో వినబడుతోంది: "సోదర సోదరీమణులారా! కెప్టెన్ లిండ్ బర్గ్ విమానంలో తన సాహస యాత్రను దిగ్విజయంగా సాగించి, పారిస్ చేరాడు," అని న్యూయార్క్ నగరంలో ఎవరో అరుస్తున్నారు. లేదు; నాకలా అనిపించింది. నాలో నూతన శక్తి ఉద్భవించింది:

అది 1925 వేసవి. ఒక వారాంతంలో. ఫ్రాంక్ డన్, బడ్ గర్నే, నేనూ, మూడు విమానాలను సేంట్ చార్లెస్, (మిస్సోరి) మైదానం పైకి తెచ్చి, ప్రజలను ఆకర్షించడానికి విమానం రెక్కల పైన నడవడం, మొగ్గలు వేయడం, చేశాం.

అప్పుడు నేను నా విమానాన్ని రివ్వున పైకి తీసుకెళ్ళి, అనేక వక్రగతుల్లో నడిపించి, మళ్ళీ నేల మీద దింపాను. నా తర్వాత డన్ పైకి వెళ్ళాడు. రెక్కలమీద నడిచే వాడు కూడా వెళ్ళాడు. వాడు రెక్కలమీద నడవడం, తాడు పట్టుకుని వేలాడ్డం కిందనుంచి అందరూ చూస్తూనే ఉన్నారు.

కెప్టెన్ డన్. విమానం కిందుగా నా విమా నాన్ని పోనిచ్చాను. పై విమానంలోనుండి నా విమానంలోకి గెర్నే దిగుతున్నాడు.

ఎందువల్లనో ఆ సమయానికి డన్ విమానం పొలాల్లో పడిపోయింది. గెర్నేకి గాయాలు తగి లాయి. డన్ విమానం కొద్దిగా దెబ్బతింది.

గెర్నేకి కట్లు కట్టాడు డాక్టర్. ఊళ్ళో పెద్దలు మాకు విందు చేశారు. మేం అలాంటి ప్రదర్శ నాలు జరిపేటప్పుడు ఎవరో ఒకరు మమ్మల్ని సన్మా నించి విందు చేసేవారు. మాకేం లోటు - కమ్మని విందు, తెల్లని పక్క, తర్వాత గాఢనిద్ర.

'సేంట్ లూయి' ఊగుతూ పక్కకు తిరుగు తోంది. నేను నిద్రపోతున్నానా? లేదు-నా కళ్లు తెరిచే ఉన్నాయి. కాని, ఇప్పుడే నేను నిద్రనుండి మేల్కొన్నట్టుంది నాకు. వెంటనే ఎడమ రడర్‌ని సరిచేశాను.

మీటర్లలోని ముళ్ళ కదలికలనుబట్టి అవి సరిగ్గా పని చేస్తున్నాయో - లేదో ప్రతి వైమానికుడు

తెలుసుకుంటూ ఉండాలి. లేకపోతే ప్రమాదానికి గురి కాక తప్పదు.

మళ్ళీ కళ్ళు తెరిచే నిద్రపోతున్నాను. నాలోని మూడో శక్తి నిద్ర నా శరీరాన్నీ, మెదడునీ జోకొట్టి అపస్మారంలో ముంచుతోంది. నిద్రే నన్ను జయిస్తే నా గతేం కాను? నా అంతరాత్మ మనస్సులో ఏదో ఘోషిస్తోంది. వెంటనే స్మృతి కలిగింది.

4-30 గంటలయింది. లాగ్ షీట్ రాయడం ఆలస్యమైంది. అన్నీ చూసి, నోట్స్ రాయడానికి కూడ శక్తి లేదు. ఓర్పు సన్నగిల్లింది. ముందుకు వంగి, పెన్సిల్‌తో చార్టుమీద ముందు టాంక్‌లో పెట్రోల్ ఒక గంట ఖర్చయినట్టు గుర్తించాను. దిక్సూచిని బట్టి విమానం నాలుగు డిగ్రీలు తూర్పుగా తిరిగినట్టు తెలుసుకున్నాను.

నా విమానం ఇంకా మంచు తెరల్లోనుండి బయటపడలేదు. అయోమయంగా ఎంత దూరం ఇలా వెళ్ళడం? మేఘాలకు చాలా పైగా వెళితే?

మళ్ళీ నాలో నిద్రమత్తు ప్రవేశిస్తోంది. సముద్రాకాశాల మధ్య త్రిశంకుస్వర్గంలో వేలాడుతున్నాను. వెయ్యి అడుగులు క్రిందికి దిగితే? అక్కడ ఇంకా మంచు ఎక్కువగా ఉంటుందేమో? ఆల్టిమీటర్ ముల్లు చూసుకుంటూ, మంచులో క్రిందకు దిగడం మానవశక్తికి అతీతమైనది.

నేను 20 డిగ్రీలు తప్పు త్రోవ పట్టాను. కళ్ళు నులుముకుని, తల విదిలించాను. న్యూయార్క్ నుండి బయలుదేరి ఇప్పటికి 21 గంటలయింది. ముందు టాంక్ నుండి పెట్రోల్ను రెక్కల్లోని టాంక్ కి మార్చాను. లాగ్ షీట్ నింపాను. ఇంకా ఈ మంచుపొర ఎంతవరకు ఉంటుంది? యూరప్ చేరేసరికైనా ఈ మంచు తెర విడిపోవాలి. అప్పుడు నేను సులువుగా నా గమ్యస్థానం చేరుకోగలను.

నేను చూస్తూ నిద్రపోతున్నానా? కళ్ళకీ, మనస్సుకీ మధ్య నిద్ర ఆవేశిస్తోంది. ఎలాగో పోరాడి, నిద్రను జయించాను. కుడి రడర్ 12 డిగ్రీలు తిరిగింది.

మంచు విడిపోయి, ఒక్కసారి నిర్మలాకాశం కన బడింది. మంచుపొర మళ్లీ కొంతసేపటికి ఎదు రైంది. నీటితుంపరలు కూడా పడుతున్నాయి. కాక్ పిట్‌లోకి నీళ్ళు కారుతున్నాయి. ముందు రాబోయే వాతావరణం ఎలాంటిదో?

మీటర్లు, టాంకులు మొదలయినవన్నీ సమంగా ఉండేటట్లు చూసుకున్నాను. నా కళ్ళ పని కూడా మొదడే చేస్తోంది. నా కళ్ళు తెరచుకునే నిద్దరపోతు న్నాను. ఏం చెయ్యాలి?

డాష్‌బోర్డులోని మీటర్లు నావైపు దెయ్యా ల్లాగ చూస్తున్నాయి. ఏవో మాట్లాడుతూ సలహా లిస్తున్నాయి. వాటి పైశాచిక భాష నాకు అర్థం కావడం లేదు. బయటనుంచి నా కాక్‌పిట్‌లోకి దూసుకు వస్తున్న గాలి కూడా నాకు సాధక బాధ కాలను బోధిస్తోంది. ఏవో మానవాతీతమైన శక్తులు నాకు తోడ్పడుతున్నట్లు భావిస్తున్నాను.

నా బరువు తగ్గిపోయింది. రక్త మాంసాలు హరించిపోయాయి. నా జీవజ్యోతి మాత్రం ఎక్క

డనో ఆకాశంలో ఎగిరి వెళ్తోంది. ఏ క్షణంలో నైనా అది ఆరిపోయి, అదృశ్యం కావచ్చు. నా జీవితపు అంచుమీద ఒంటికాలుతో నడుస్తున్నాను. అటు అగాధంలో పడితే చావవలసిందే! మానవ జీవితం చావుతో అంతమౌతుంది. చావే ఈ జన్మకి మంగళహారతీ, మరో జన్మకి నాందీ అవుతుం దంటారు వేదాంతులు.

నేను యూరప్ చేరగలనా? లేక చచ్చి దెయ్యాలలో కలసి ఎప్పుడూ గాలిలో తిరగాలా? నా తల ఇప్పుడు గిర్రున తిరుగుతోంది.

పిచ్చిఆలోచనలు చెలరేగుతున్నాయి. గతించిన నా బంధువులంతా కనిపిస్తున్నారు. ఏదో విచిత్ర మైన కూతలు, ధ్వనులు వినిపిస్తున్నాయి. నేను ఇప్పుడు అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం పైన నా విమానంలో ఎగురుతున్నాను.

"అబ్బాయి! అబ్బాయి!" అది మా నాన్న పిలుపు. ఐస్‌హౌస్ రోడ్డుమీద నడచి వస్తున్నాడు. నేను వంటింట్లోనుండి ఎగిరి గంతేసి, నాన్న దగ్గరకు

పరుగెత్తాను. మేం ఇద్దరం మాట్లాడుకుంటూ, తోటలోకి వెళ్ళాం.

1915 జూన్ నెల, పై వారంలో మేమొక సాహస యాత్ర చేయాలనుకున్నాం. 'మిసిసిపీ' నదిలో పడవ షికారు బయలుదేరి, అడవులు, కొండలు తిరిగి, అక్కడ కొన్ని రాత్రిళ్ళు గడిపి, తర్వాత ఇంటికి రావాలని మా ఆలోచన.

కుడి రడర్ 6 డిగ్రీలు చూపిస్తోంది.

మా రైలు 'బెమిడ్జ్' వద్ద ఆగింది. అక్కడనుంచి ఇటాస్కా సరస్సును చేరుకున్నాం. నాన్నా, నేనూ పడవలో కూర్చున్నాం. నాన్న తెడ్డుతో నీటిని వెనక్కు తోస్తూంటే, పడవ ముందుకు సాగింది. అక్కడి ప్రకృతి సౌందర్యం వర్ణనాతీతం. నదిలో పలురకాల చేపలు నీటి పైకొచ్చి, నిర్మలమైన ఆ నీటిలో వలయాకారంగా అలల్ని లేపాయి. 'చార్లెస్, నువ్వు కుర్రాడివి. జీవితంలో ముందు ముందు ఎన్నో విశేషాలూ, మార్పులూ చూడాలి. అవి నేను బ్రతికి ఉండగా రావేమో!' అన్నాడు నాన్న.

నేను ఒకడ్నే ఉన్నప్పుడు నాకు ఎన్నో సంగతులు నాన్న చెప్పేవాడు. దేశంలోని రాజకీయాలూ, ఆర్థిక విషయాలూ, చట్టాలూ ఇంకా ఎన్నో విషయాలు ఆయన చెప్పేవాడు. కాని, అవన్నీ నా తలకెక్కేవి కావు.

మా నాన్న దేశానికీ, సంఘానికీ సంబంధించిన సంగతులన్నీ అందరితోనూ ఆలోచించి చర్చించే వాడు. సౌఖ్యప్రదమైన భవిష్యత్తును గురించి కలలు కనేవాడు.

"ఉన్న పొలాన్ని తనఖా పెట్టిన రైతుకి అర్థాన్నమే. పది ఖండాలూ ఏకం చేసి, పదిమంది రైతులూ కలిసి పనిచేస్తే అక్కడ బంగారపు పంట పండుతుంది. ఈ దేశం ప్రజలది. ఈ నిజం గుర్తిస్తే అంతా సుఖపడతారు," అనేవాడు మా నాన్న.

1914 లో చెలరేగిన ప్రపంచ యుద్ధాన్ని గురించి చెప్తూ, "ప్రపంచంలో ఏ దేశానికైనా యుద్ధానికి కావలసిన ఆర్థిక సహాయం అమెరికా

చేయగలదు. కాని, యుద్ధంలో చచ్చిపోయే లక్ష లాది యువకులకు ప్రాణాలను మాత్రం ఇవ్వలేదు," అనేవాడు.

నదిలో మా పడవ హంసలా సాగింది. ఒడ్డున పచ్చిక బయళ్ళూ, పెద్ద పెద్ద మానులూ వెనక్కు పోతున్నాయి. సూర్యునికి అడ్డంగా అప్పుడప్పుడు మేఘాలు అడ్డు వచ్చి, మాకు నీడను ఇచ్చేవి. ఏవో జంతువుల కూతలు, ధ్వనులు ఒడ్డుమీదున్న పొదల్లోనుంచి వినిపించాయి.

సాయంత్రమైంది. పశ్చిమాకాశం ఎర్రనయింది. మా పడవను ఒడ్డుకు చేర్చి దిగాము. పడవను గుంజకు కట్టేసి, తల దాచుకోడానికి గుడారాన్ని వేశాం. వంట చేయడానికి పుల్లలు వెలిగించాను.

మంటలు లేచి ఆ అడవిలోని చీకట్లను చీల్చి వేశాయి. రెండు మంచి చేపల్ని పళ్ళెంలో వేశాను. దూరంనుంచి గుడ్లగూబ కూసింది.

దోమలు మమ్మల్ని కుట్టకుండా ఉండాలని పొగలో నుంచుని నేనూ, నాన్నా రొట్టెలు తిన్నాం. కబుర్లు చెప్పుకున్నాం.

మా గుడారంలో చీకటిగా ఉంది. కప్పలూ, సిమ్మెట్లూ లోపలకొచ్చాయి. ఆ రాత్రి ఏవో కలలు కంటూ నిద్ర పోయాను.

ఇప్పుడు నేనున్నది విమానంలో. మళ్ళీ మంచు ముంచుకొస్తోంది. 100 అడుగులు కిందికి దిగాను. 1000 అడుగుల ఎత్తులోనుండి వెళ్ళాలనుకున్నాను. కింద సముద్రం అస్పష్టంగా కనిపిస్తోంది.

కాస్సేపటికి మంచు ఒక్కసారిగా విడిపోయింది. కళ్ళు మిరిమిట్లు అయ్యేటట్లు సూర్యకాంతి నా కళ్ళలో పడింది. ఆకాశం నీలవర్ణంలో ఉంది. గాలి ఒత్తిడి తగ్గింది. అక్కడక్కడ మేఘాలు కనబడు తున్నాయి. స్వచ్ఛమైన గాలి వీస్తోంది. అన్ని వైపులా పరికించి చూశాను. ఇప్పుడు జీవితంమీద ఆశ ఎక్కువయింది.

ఆరు - సున్నా - అయిదు. 3 గంటల నోట్సు లాగ్ షీట్‌లో ఎక్కించలేదు. నేను న్యూఫౌండ్ లాండ్ దాటి 10 గంటలైంది. ఎనిమిది గంటల్లో 'ఐరిష్' తీరం చూస్తాను. మరో 14 గంటల్లో నా ప్రయాణం ముగుస్తుంది. పారిస్ చేరుకుంటాను.

సముద్రం, మేఘాలు, ఆకాశం - ఇవే నాకు కన్పించేవి; నన్ను ఆందోళన పరచేవి. సముద్రం పైనుండి మేఘాలు పైకి లేస్తున్నాయి. అవి అనేక పొరలుగా ఏర్పడుతున్నాయి; పర్వతాల్లాగ కని పిస్తున్నాయి. వాటిని తప్పించుకుంటూ, లెవెల్స్ మార్చుకుంటూ విమానాన్ని ముందుకు పోని స్తున్నాను.

కాక్‌పిట్‌లోకి మళ్లీ సూర్యకాంతి పడింది. నా కళ్ళు ఉత్తరంగా తిరిగాయి. అక్కడ దిఙ్మండ లంలో ఏదో భూభాగం కన్పడుతోంది - ఎర్రని కొండలు, మంచు శిఖరాలు, చెట్లు కన్పడు తున్నాయి. అక్కడే ఏవో చిన్న చిన్న దీవులు కూడా ఉన్నాయి. కాని, నేనింకా అట్లాంటిక్ మహాసముద్రంమీదే ఉన్నాను. భూమికి 1,000 మైళ్ళ దూరంలో ఇప్పుడున్నాను. తల పంకించి, మళ్లా అటు చూశాను. ఆ తీరం ఇంకా కన్పిస్తోంది.

నేను పొరబడుతున్నానేమో! గ్రీన్‌లాండ్‌కీ, ఐస్‌లాండ్‌కీ మధ్య భూభాగమేదీ లేదే! మరి ఇదేమిటి? మంచు మేఘాలు కలసి అలా కన్పి

స్తున్నాయా? అట్లాంటిక్ మహాసముద్రం మధ్య నున్న నాకు ఐర్లాండ్ ఎలా కన్పిస్తుంది ?

సూర్యుడు ఆకాశంలోకి పైకి పోతున్నాడు; దేదీప్యమానంగా వెలుగుతున్నాడు. విమానాన్ని కొంచెం కిందకు దింపాను. నాలో బడలిక ఎక్కు-వయింది. నరాలు పీకుతున్నాయి. బడలిక, ఓర్పు-ఈ రెండూ కార్యసాధనలో మనిషికి గీటురాళ్ళు. నేను సిగ్గుపడ్డాను. ధైర్యంతో నా ప్రయత్నాన్ని కొనసాగించి విజయం సాధించలేకపోతే; ఇంతవరకు పడ్డ కష్టమంతా వృధా అవుతుంది కదా?

ఇప్పటికి 23 గంటల ప్రయాణం పూర్తయింది. పారిస్ ఇంకో 1,300 మైళ్ళలో ఉంది. దిక్సూచి, 'ఎర్త్ ఇండక్టర్' వీటిని సరిచూసుకున్నాను. నా 'సేంట్ లూాయి' ముందుకు సాగిపోతోంది.

గంటకు 90 మైళ్ళకు పైగా విమానం పోతోంది. గాలి అనుకూలంగా ఉంటే ఇంకా వేగంగా పోతుంది. న్యూయార్క్ నుండి సేంట్ జాన్ పట్నానికి రావడానికి 11 గంటలు పట్టింది—

న్యూయార్క్‌లో బయలుదేరి 23 గంటలయింది - ఇలా మైళ్ళు, గంటలు లెక్కపెడుతున్నాను.

"లిండ్ బర్గ్! నువ్వు నిద్దరోయినా కూడా అందరికంటే చాలా పైకి వస్తావ్," అనే వారు మా లివర్ మూర్ మేష్టారు.

"లిండ్ బర్గ్! నీ కాంపోజిషన్ బాగుంది. కాని కామాలూ, స్పెల్లింగులూ జాగ్రత్త!" అనేవారు మా బ్రూమిషియస్ మేష్టారు. కాని, నాకు మాత్రం ఇంజనీరింగ్ చదవాలనే ఉండేది. నేను శ్రద్ధగా చదవకపోవడంవల్ల కలిగిన అనర్థాలు : లాటిన్ రాకపోవడం, ఫిజిక్స్‌లోని సూత్రాలలో కొన్నిటిని వెంటనే ప్రయోగించలేకపోవడం. ప్రస్తుతం నేను 23 వ అంకె బాగా జ్ఞాపకం ఉంచుకోవాలి. అంటే ఇంతవరకు 23 గంటల ప్రయాణం చేశానన్నమాట!

కుడి రడర్ 15 డిగ్రీలు చూపుతోంది.

ఇక్కడ ఒక సంగతి చెప్పాలి. టెక్సాస్‌లోని ఆర్మీ పైలట్ క్లబ్‌లో నేను ప్రప్రథమముడుగా

ఉత్తీర్ణుడనయ్యాను. విమానాల నిర్మాణం గురించి బాగా చదివి, వాటిని నడపడం నేర్చుకున్నాను.

'సేంట్ లూయి' ముందుకు సాగుతోంది' సేంట్ జాన్ పట్నాన్ని నిన్న రాత్రి 7-00 గంటలకు నేను దాటాను. ఇప్పుడు 7-20 అయింది.

న్యూఫౌండ్ లాండ్ నుంచి 12 గంటల ప్రయాణం చేశాను. నేనిప్పుడు బహుశా ఐరిష్ తీరానికి 400 మైళ్ళలో ఉంటాను. ఎలాగో దరి చేరుతున్నాను అనిపిస్తోంది.

నా విమానం గంటకు ఎన్ని మైళ్ళ వేగంతో వెళ్తున్నదీ లెక్క కట్టడం మొదలుపెట్టాను. గాలి గంటకో విధమైన వేగంతో వీస్తోంది. దానివల్ల విమాన వేగం మారుతోంది. కనుక ఖచ్చితంగా గంటకు ఇన్ని మైళ్ళు అని చెప్పడం కష్టం. ఏ విధంగానైనా లెక్క కడదామంటే అంకెలు నన్ను డొంక దారి పట్టిస్తున్నాయి. అబ్బా! ఎందుకీ అనవసర ప్రయాస! ముందు గొడవ చూసుకోడం

మంచిది! మొత్తంమీద గంటకి 100 మైళ్ళ వేగంతో విమానం వెళ్తోందని చెప్పవచ్చు.

ముందున ఏదో మళ్ళీ ముంచుకు వస్తున్నట్టు కనబడుతోంది. ఏం దారి? ఎలా ఎదుర్కోడం? ఏం చెయ్యడం?

9

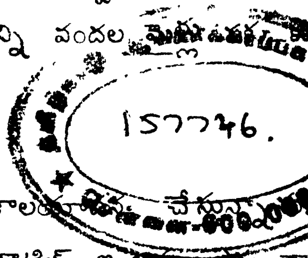
[ఆ చిన్న విమానం రెండో రోజు ప్రయాణం సాగిస్తోంది. అక్కడికి పారిస్ ఇంకా 1,000 మైళ్ళుంది. నిద్రాహారాలు లేక అలసిపోయిన ఆ వైమానికుడు ఇంకో రోజు జీవించగలడా? చివరికి అతడు ఓ పచ్చని భూభాగం చూశాడు - ఎండ మావులు కావు - నిజమైన నేల. ఇది చరిత్రాత్మక మైన సాహస విమాన యాత్ర.]

కొద్ది నిమిషాల క్రితం చెదిరి కనపడిన మేఘాలు బరువుగా నా పైనుంచి వెళ్తున్నాయి. సూర్యరశ్మి మధ్య మధ్య నా కాక్‌పిట్‌లోకి తొంగి చూస్తోంది.

కొంతసేపటికి ఆకాశం తిరిగి నిర్మలమైంది. ఎక్కడా మేఘపు తునకలు కూడ కనబడడం లేదు. సముద్రం సూర్యకాంతిలో మిలమిల మెరసి పోతోంది. అంతులేని ఆ సాగరంమీద దిక్కు తెలియని పక్షిలా ఎగురుతున్నాను.

బాగా ఎండ కాస్తోంది. ఆ ఎండవల్లనే నాలోని బద్ధకం కాస్త సడలిందనుకుంటాను. నేను ఏదో

పొరపాటు చేస్తున్నట్టు అనిపించింది. ఒకసారి కళ్ళు మూసి తెరచాను. నా కనురెప్పల్ని తెరచి ఉంచడానికి మనస్సుకు వీలుకాకుండా ఉంది. కళ్ళ కండరాలు మొద్దు తేరి మెదడు చెప్పిన మాటను పాటించడం లేదు. నేను పగటి కలలు కంటూ, ఎగుడు దిగుడుగా వెళ్తున్నాను. ఇంక నేనీ నిద్రా దేవతను జయించలేనా? మనసు మాత్రం గమ్యస్థానం చేర్చడం 'నీ విధి' అని చెప్తోంది. ఈ విమానయానంలో ఎన్ని సమస్యలున్నాయి? నేను ఉత్తర అట్లాంటిక్ సముద్రాన్ని సగానికి పైగా దాటాను. ఒక ఉదయం గడచింది—రెండో ఉదయం గడుస్తోంది. నేను తప్పుదారి పట్టినట్టున్నాను. దిక్సూచి నన్ను ఏ దిశకు పంపిస్తోంది? 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' బహుశా కొన్ని వందల మైళ్ల ఉత్తరంగా వెళ్లుంటుంది.



నేను అనవసర కాల[illegible] చేస్తున్నా[illegible] మిక్చర్ కంట్రోల్, త్రాటిల్, ఇంజను ఎక్కడా విరామం లేకుండా పని చేస్తున్నాయి. పెట్రోల్ తరిగి టాంక్స్ ఖాళీ అవుతున్నాయి. ఏదో శక్తి

బలవంతంగా నన్ను అన్యమార్గంలోకి నెట్టుకు పోతోందా? నా మెదడు సరిగ్గా పనిచేయడం లేదు. ప్రాణాలతో పారిస్ చేరగలనా?

నేను గుండెను ఇంకా దిటవు చేసుకుని జాగ్రత్తగా ఆలోచించి విమానాన్ని నడపాలి. చేత్తో ముఖం తుడుచుకుని, బరువుగా నిట్టూర్చాను. అలసటకు నా శరీరంలోని రక్తం స్వేదరూపంలో వస్తోంది.

పారిస్ సుమారు ఇంకో 1000 మైళ్ళలో ఉంది. మళ్ళీ మంచు ఆవరిస్తే మేఘాలపైగా రాత్రంతా ప్రయాణం చెయ్యాలి. మరో రాత్రి – ఎలా గడపడం? నిద్రను ఎలా తట్టుకోడం? నా మనస్సును మేలుకొలిపి కొయ్యబారిన నా శరీరాన్ని ఎలా కదిలించగలను? ఈ పని చెయ్యలేకపోతే నా ప్రయత్నాలు విఫలమై, నేను నడి సముద్రంలో కూలి చావవలసిందే! అబ్బా! 'చావు బ్రతుకుల మధ్య జీవి అనుభవించే బాధ ఆ భగవంతునికే తెలియాలి,' అంటారు. కాని నేను ప్రత్యక్షంగా ఇప్పుడు అనుభవిస్తున్నాను.

ఇప్పుడు నా జీవితం ప్రమాద స్థితిలో ఉంది. ధైర్యంగా ఈ సమస్యను ఎదుర్కోకపోతే నాకు మరణమే శరణ్యమౌతుంది.

ఒక్కసారి నా కాళ్ళు, చేతులు ఊగించి, గుండెలు, పొట్ట చేత్తో రుద్దుకున్నాను. గడ్డకట్టిన కండరాలన్నీ కదిలాయి. నాలో రక్తం బాగా ప్రసరించింది. మళ్ళీ ఉత్సాహం కలిగింది. కళ్ళ ముందు సాలెగూడులా అల్లుకున్న నిద్రను చీల్చి వేశాను. కిందకు దిగుతున్నానో, పైకి వెడుతున్నానో తెలియడం లేదు. విమానం సరైన లెవెల్‌లో లేదు. పక్కకి జేరబడి కిటికీలోనుండి చూశాను. మరుక్షణం విమానాన్ని లెవెల్‌కి తీసుకొచ్చాను.

నాలో ఏదో నూతన శక్తి చటుక్కున జ్వలించింది-కళ్ళు బాగా తెరచుకున్నాయి. హృదయంలోకి బలమైన ఊపిరి చేరింది. మనస్సు చాలా సునిశితమైంది. నాలో ఈ నవచైతన్యం కలిగించిన ఆ దేవుడ్ని మనస్సులో స్తుతించాను.

సముద్రం మళ్ళీ ఆకుపచ్చగానూ, ఆకాశం నీలంగానూ మారుతున్నాయి. పరికరాలు, మీటర్లు నావంక తీక్షణంగా చూస్తున్నాయి. నేను ఒక అగాధంపైని చేతివేళ్ళ పట్టుమీద వేలాడుతున్నట్టు ఉంది. అయినా నాలో శక్తి చేరుకుంటోంది. నెమ్మదిగా ముందుకు పాకుతున్నాను. నా మనస్సు తెలివి తెచ్చుకుంటోంది. ఫరవాలేదు.

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' నెమ్మదిగా పైకి వెళ్తోంది. స్టిక్‌ని ముందుకు నెట్టాను. ఎడమ రడార్ టర్న్ ఆపు చేశాను. కిటికీలోనుండి తల బైటపెట్టి, బాగా గాలి పీల్చాను. ఇప్పుడు నా మనస్సు తేరుకుంటోంది. ఎలాగో నన్ను ఆవరించిన ఆ మాయ నిద్రను బయటకు తరిమికొట్టాను. మృత్యువు కళ్ళబడినపుడు మానవ శరీరానికి దాని బారినుండి తప్పుకోడానికి ఒక్కొక్కసారి ఎక్కడలేని శక్తి వస్తుంది.

నేనిప్పుడు జబ్బు చేసి, చచ్చిబతికిన వాడిలా ఉన్నాను. కిటికీలోనుండి బయటకు చూశాను. ఆ సముద్రం ఎంత అందంగా ఉంది! ఆ నిర్మలాకా

శంలో నిప్పులు చెరుగుతున్నాడు సూర్యుడు. సూర్యుడు - అన్యశక్తి చొరబడలేని ఒక మహా అగ్నిగోళం! ఈ విశాల జగత్తులో మానవుడు తెలుసుకున్న విజ్ఞానం ఒక అణుమాత్రమే! అతడికి తెలియనిది ఎంతో ఉంది!

కాని, మానవుడు ఎక్కడికి అక్కడే తృప్తిపడతాడు. నా మట్టుకు ఈ పరిస్థితిలో సముద్రానికీ, ఆకాశానికీ మధ్య విమానంలో ఒక నిమిషం జీవిస్తే నా జన్మ తరించిపోయేనని భావించాను.

సముద్రభాగంలో మూడువంతులు దాటాను. నేను వెళ్ళేదారి మార్గం సరిగ్గా ఉండేటట్లు చూసుకోవాలి ఇప్పుడు. ఇంకా కావలసినంత పెట్రోల్ టాంకుల్లో ఉంది. మీటర్లు, ఇంజన్ సరిగ్గానే పని చేస్తున్నాయి. మీటర్లలో ముల్లు అంకెలను సరిగ్గానే చూపిస్తున్నాయి. మెలకువతోనే విమానాన్ని నడుపుతున్నానిప్పుడు. మధ్యాహ్నం అయింది. ఈ సారి యూరప్‌లోని పారిస్ విమానాశ్రయం లబూర్‌ఝోలో సురక్షితంగా దిగగలను.

నా వాచీలో నిమిషాల ముల్లు వంక చూశాను. అది అతి నెమ్మదిగా కదులుతోంది—7.50, 7.51 7.52–ఇది న్యూయార్క్ టైమ్. నేను బయల్దేరి సరిగ్గా ఒక రోజు అయింది.

లాగ్ షీట్‌లో నోట్స్ రాసుకోవాలి. విమాన యానంలో సులువైన, మంచి పద్ధతులు కనిపెట్టి, వాటిని ప్రచారం చెయ్యాలనుకున్నాను. ఇప్పుడు కాదు; నా మనస్సు నిర్మలంగా ఉన్నప్పుడు ఆలోచిస్తాను. నిన్న సాయంత్రం న్యూఫౌండ్‌లాండ్ విడచిన తర్వాత నా విమానం దక్షిణంగా మళ్ళిందని నా అనుమానం. కాని నిన్న రాత్రి చంద్రుడు ఉదయించిన తర్వాత ఉత్తరంగా వెళ్ళి, 15, 20 డిగ్రీలు సవరించుకున్నాను. అప్పుడు 25 లేక 50 మైళ్ళవరకు దక్షిణంగా బహుశా వెళ్లి ఉంటానని అనుకున్నాను.

రెండవది: తుపానులో దిక్సూచి అల్లల్లాడిపోయి నన్ను కంగారు పెట్టింది. దిక్కులు తెలియక తికమకపడ్డాను. ఒక్కొక్కప్పుడు నాకు నక్ష

త్రాక్షే మార్గం చూపాయి. రాత్రిళ్ళలో నక్ష
త్రాలు వైమానికుడికి చాలా సహాయపడతాయి.

తర్వాత గాలి ఎటు, ఎంత వేగంలో వీస్తోందో తెలుసుకోడం కష్టం. ఈ వివరాలు తెలుసుకో లేక పోతే వాటిని 'ఎక్స్' (X) అనుకుని లెక్క వేసుకోవాలి.

దిక్సూచిని చూస్తూ గంటగంటకు పొరపాట్లను సవరించుకుంటున్నాను. 'సేంట్ లూయి'ని లెవెల్ లోకి తెచ్చుకుంటూ, జాగ్రత్తగా నడుపుతున్నాను.

మొత్తంమీద నా లెక్కప్రకారం దక్షిణానికి 35-75 మైళ్ళు, ఉత్తరానికి 30-60 మైళ్లు అదనంగా విమానం వెళ్లింది. గాలి విమానాన్ని పక్కకు తోయడంవల్ల దిక్సూచిలో దిశ మారుతుంది. అలా మారడంవల్ల విమానం దారి తప్పి, ఎక్కువ దూరం అనవసరంగా వెళ్లవలసివస్తుంది.

ఒకవేళ మళ్ళీ పెనుగాలి వచ్చి, విమానాన్ని కుదిపేస్తే ఎలాగ? నేను దిక్సూచిలో పొరపాట్ల

వల్ల దక్షిణంగా 440 మైళ్ళు అదనంగా ప్రయాణం చేసి ఉంటానని అనుకుంటున్నాను.

చార్ట్ వంక చూశాను. నిన్న రాత్రి నేను గుడ్డిగా ప్రయాణం సాగించి ఉంటే బిస్కే అఖాతం దగ్గరికి వెళ్ళి ఉండేవాణ్ణి. మేఘాలు అడ్డగిస్తే నేనూ, చంద్రుడూ కూడా రాత్రి వేళ, భూభాగాన్ని గాని, సముద్రాన్ని గాని చూడలేక పోయుందుము.

అలా జరిగితే నాకు దిక్కులు తెలియక మరో రాత్రి అదనంగా ప్రయాణం చేయవలసి వచ్చేది. అప్పుడు పారిస్ చేరాలంటే అదనంగా పెట్రోల్ ఎలా దొరుకుతుంది ?

మరో ఆలోచన తట్టింది. 20 డిగ్రీలు ఉత్తరంగా తిరిగితే ఐర్లాండ్ చూడగలను. చీకటి పడకుండా నే నక్కడికి వెళ్ళగల్గితే అక్కడ్నుంచి పారిస్ కి దారి సులువుగా కనుక్కోగలను.

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' ఐర్లాండ్ వైపు వెళ్ళగలదు. కాని, మధ్యలో దక్షిణపు గాలి

గంటకు 50 మైళ్ళ వేగంతో వీస్తే, నేను ఇంకా ఉత్తర దిశకు పోవలసివస్తుంది. 50 × 7 = 350 మైళ్లు ఉత్తరంగా పోవాలి. దిక్సూచిలోని తేడాలకు 50 మైళ్ళు కలపాలి. మొత్తంమీద ప్రయాణంలో ఇంకో 400 మైళ్ళు అధికం అవుతుంది.

నేనలా ఉత్తరదిశగా పోతే 'స్కాట్' తీరం చేరుతాను. అలాగే 20 డిగ్రీలు దక్షిణానికి వెళ్తే బ్రిటిష్ దీవులే పూర్తిగా కనబడకుండా పోతాయి. అప్పుడు చీకట్లో మంచుకొండలతో నిండిన 'నార్వే' తీరం చేరవలసివస్తుంది.

ఉత్తరవాయువు, దక్షిణవాయువు - ఇంకా ఎన్నో దిక్కులనుండి వీస్తోంది గాలి. ఒక వేళ నిన్న రాత్రి నేను విమానంలో ఉన్న సమయంలో తూర్పునుండి గాలి గంటకు 50 మైళ్ళ వేగంతో వీచి ఉంటే ఏమయి ఉండేది? నేను 1,000 మైళ్ళు ఇంకా వెనకనే ఉండే వాణ్ణి! అక్కడనుండి 20 డిగ్రీలు ఉత్తరంగా తిరిగితే గ్లాస్గో చేరవలసి వస్తుంది.

దేవుని దయవల్ల గాలి వెనకనుంచి నా విమానాన్ని ముందుకు నెట్టుంటే ఈ పాటికి ఐర్లండ్ కి 300 మైళ్ళలో మాత్రమే ఉండేవాడ్ని. అలాగైతే నేను 20 మైళ్ళు ఉత్తరంగా వెళ్ళనవసరం లేదు' ఇప్పుడు వెళ్తున్నట్టే దక్షిణంగా ముందుకు సాగితే సాయంత్రానికి పారిస్ చేరుకోగలను.

నాకో మూడు ఆలోచనలు తడుతున్నాయి. ఒకటి మాత్రం నేను త్తరంగా వెళ్ళాలని వాదిస్తోంది. "స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి"సరంజామంలో ఉండగా కొన్ని వారాల కిందట నేను ఎలా ప్రయాణం చెయ్యాలో సమగ్రంగా ఆలోచించి ఒక నిశ్చయానికి వచ్చాను. ఆ ప్రకారమే ఇప్పుడు చెయ్యాలి. ఆనాడు ఫాక్టరీలో చార్ట్స్ పరిశీలించి, నా కార్యసాధనకు మార్గం అన్వేషించుకున్నాను. సముద్రాన్ని పూడువంతులు దాటేవరకు 'దిక్సూచి' కదప కూడదని అప్పుడు అనుకున్నాను. సముద్రమధ్యలో దిక్సూచి 'ఆంగిల్' మారిస్తే ఐర్లండ్, ఇంగ్లండ్ ఫ్రాన్స్ ఉత్తరతీరం ఏవీ నా కళ్ళబడవు.

నేను న్యూఫౌండ్‌లాండ్ దాటాక గంటకి సరా సరి వేగం 120 మైళ్ళుంటుంది. ఆంగిల్స్ మార్చడం వల్ల అదనపు ప్రయాణం ఎక్కువవుతుంది. బహుశా ఇప్పుడు ఐర్లండ్‌కి 420 మైళ్ళలో ఉండి ఉంటాను. నేను వెళ్ళేమార్గం సరైనదేనని తోస్తోంది. దిక్సూచిలో డిగ్రీలు మార్చకుండా విమానం ఎటు వెళుతోందో అలే పోనిచ్చాను.

ఇప్పుడు గాలి ఎటు వీస్తోందో తెలుసుకోడానికి ప్రయత్నిస్తున్నాను. కింద సముద్ర కెరటాలు నేను వెళ్తున్న దిక్కువైపే లేచి పడుతున్నాయి. బహుశా గంటకు 30 మైళ్ళ వేగం ఉంటుంది. 119 డిగ్రీలను కంపస్ చూపిస్తోంది. ఐర్లండ్ ఏ 400 మైళ్ళో ఉంది. ఉత్తరానికి జరిగిన ఒక డిగ్రీ తేడా 119 కి కలిపితే 120 డిగ్రీలు.

గంటకు 30 మైళ్ళ వేగంతో గాలి విమానాన్ని సుమారు 5 డిగ్రీలు కుడివైపుకు జరిపింపన్న మాట. 120 నుంచి 5 తీసివేస్తే నా దిక్సూచి 115 డిగ్రీలు చూపించాలి.

"ఎర్త్ ఇండక్షన్ కంపస్"ని సరిచేసుకుని, రెండు డిగ్రీలు జరిపాను. ఈ అమూల్య సమయంలో అద్భుత వాతావరణంలో, నిద్రమత్తులో పగటి కలలు కంటూ కాలం వృథా చేయకూడదు. ఈ మధ్యాహ్నం, రాత్రినీ తట్టుకోగల శక్తిని నాలోకి తెచ్చుకుంటున్నాను.

నా ఆలోచనలను కట్టిపెట్టి మనస్సును నిర్మలం చేసుకున్నాను. కిటికీలలోనుంచి ఇరుప్రక్కలా కింద నున్న సముద్రాన్ని, పైనున్న ఆకాశాన్ని తన్మయుడనయి చూస్తున్నాను. నేను బాగా దక్షిణంగా వెళ్తే సముద్రంలో ఓడలు ఎక్కడైనా కన్పించ వచ్చును. సూర్యుడు నడినెత్తిమీదికి వచ్చి, కాక్‌పిట్‌లోకి పై ఖాళీలోనుండి తొంగి చూస్తున్నాడు.

మోన్‌టానాలో, రెడ్‌లాడ్జ్ పట్టణ సమీపం లోని మైదానంలోజరిగిన ఒక సంఘటన నాకు జ్ఞాపకం వస్తోంది ఇప్పుడు. ఆవేళ బాగా ఎండగా ఉంది. నేనూ, లించ్, స్టాండర్డ్ విమానం నీడలో ప్రయాణీకుల కోసం కూర్చున్నాం. ఒక్క ప్రయాణీకుడు కూడా రాలేదు. అందుచేత ఆ రోజున

మా సర్వీస్ ఆపు చేయవలసివచ్చింది. చివరికి ఒక టూరింగ్ కార్ మా ప్రక్కన వచ్చి ఆగింది. కార్లోనుంచి ఒకాయన టోపీ పెట్టుకుని టిప్ టాప్‌గా దిగాడు. చూస్తే ధనవంతుడైన ఓ ఫారం యజమానిలా కన్పడ్డాడు.

"ఇదిగో! నా పేరు టర్నర్. నన్ను విమానంలో ఊరిపైన తిప్పడానికి ఎంత సొమ్ము తీసుకుంటావ్?" అని అడిగాడు.

"సరదా తీరేలా ఊరిపైన తిప్పడానికి మేం 10 డాలర్లు తీసుకుంటాం," అన్నాడు లించ్.

"ఓస్ ఇంతేనా?"

ఆ పెద్ద మనిషిని కాక్‌పిట్ ముందు సీట్‌లో కూర్చో పెట్టి, బెల్ట్‌తో కట్టాం. ప్రొపెలర్ తిరిగింది. నిమిషంలో లించ్ విమానాన్ని ఆకాశంలోకి తీసుకుపోయాడు. నేను కింద రాళ్ళను ఇటూ అటూ నెట్టుతూ పచార్లు చేస్తున్నాను. పదిహేను నిమిషాల్లో స్టాండర్డ్ విమానం దిగింది. టర్నర్

గర్వంగా విమానం దిగి, నా చేతికి 10 డాలర్లు ఇచ్చి నవ్వుతూ, తన కార్లో వెళ్ళిపోయాడు.

లించ్ నా వంక చూసి నవ్వుతూ, "ఈ వేళ విమానంలో ఏదో కొత్త అనుభూతి కలిగింది. చార్లెస్! మేం గాలిలోకి వెళ్ళాక అతడు చప్పట్లు కొట్టి ఏదో అన్నాడు. హోరులో వినబడలేదు. స్పీడ్ తగ్గించాను."

"కొంచెం దిగువగా మెయిన్ రోడ్డు పైగా పోనియ్యి," అన్నాడు అతను.

విమానాన్ని కిందుగా మేడలపైనుండి పోనిచ్చాను. వంద అడుగుల ఎత్తులో వెళ్తున్నాను. ఊళ్లో వాళ్ళంతా విమానం వైపు చూస్తూ, రోడ్ల మీద గుమిగూడారు. టర్నర్ కింద మనుష్యుల్ని చూస్తూ, కేకలుపెట్టి చిన్న కుర్రాడిలా ఆనందించాడు. తన జేబులో ఉన్న పిస్టల్ తీసి, క్రిందికి గుళ్ళు పేల్చాడు. కాని, అదృష్టవశాత్తూ ఎవ్వరికీ ఆ గుళ్ళు తగలలేదు."

సెకండ్లు, నిమిషాలు, గంటలు గడిచిపోతు న్నాయి...శీతోష్ణస్థితి వేడిగా ఉంది. సూర్య కిర ణాలు కాక్‌పిట్‌లో పడుతున్నాయి. విమానం కొంచెం ఉత్తరంగా తిరుగుతోంది. కుడి రడర్ లాగాను. నేను పగటి కలలు కంటున్నానేమో! ఇంకా జాగ్రత్తగా ఉండాలి. విమాన భాగాలన్ని టినీ అతి మెలకువతో అదుపులో ఉంచుకోవాలి.

సూర్యబింబం నాకు మహోపకారం చేస్తోంది. సూర్యుడు కన్పిస్తున్నంతసేపూ దిక్సూచి, టర్న్ ఇండికేటర్ వాటి వంక చూడనక్కర్లేదు. ఒకసారి తల విదుపుకుని జేబులో చెయ్యి పెట్టాను – జేబు రుమాలు కోసమని. నా చేతివేళ్ళ కేదో గట్టిగా తగిలింది. జేబులో ఏమున్నాయో జ్ఞాపకం లేదు. జేబులో ఒక చాకు, పెన్సిల్ ఉన్నాయి. ఒక గొలుసు కూడా చేతికి తగిలింది. దాన్ని తీసి అర చేతిలో పట్టుకున్నాను. అది సేంట్ క్రిస్టోఫర్ పతకం. ఒక సాధువు, అతని అనుచరులు, ఒక చిన్న బిడ్డ దానిపైన చిత్రించబడ్డారు. దానిని నా కెవ రిచ్చారో! తెలియని వ్యక్తి ఎవరో నా జేబులో

పడేసి, నా ధన్యవాదాలు తీసుకోకుండానే వెళ్లి పోయాడు.

నా వాచీలో 9-52 గంటలైంది. అంటే నేను బయల్దేరి 26 గంటలయింది. ఇంజన్ విరామం లేకుండా పని చేస్తోంది.

సూర్య కిరణాలు మళ్ళీ కాక్‌పిట్‌లో పడుతున్నాయి. దిక్సూచి పక్కకు తిరిగింది. అలా ఎడమ వైపు తిరగకుండా చేశాను. ఐర్లాండ్ వెళ్లకుండా తిన్నగా పారిస్‌కి సూటిగా వెళ్లాలనుకుంటున్నాను. దిక్సూచి ముల్లుని మధ్యగా ఉంచి, దీక్షగా దాన్నే చూస్తున్నాను. అందుకు నా శక్తినంతటినీ వినియోగించ దలచాను.

కొద్ది నిమిషాలు దిక్సూచిని చూసేసరికి దృష్టి చెదిరి కాక్‌పిట్‌లోని ఇతర పరికరాలు, మీటర్లు స్విచ్‌ల మీదకు పోయింది. నా కాలి కింద వార్నిష్ బోర్డుమీద నా అడుగుల అచ్చుపడ్డాయి. మళ్ళీ విమానం ఉత్తర దిశగా తిరిగింది. ఇది నేను మొదటిసారి పల్లెటూళ్ళపైన విమానంలో ఎగిరి

నట్టుంది. అటు పక్కకు తిరిగిన విమానాన్ని ఇటు తిప్పి, నిదానంగా పోనిస్తున్నాను.

అది 1923 సంవత్సరంలో మే నెల. జార్జియా లోని సదర్న్ ఫీల్డ్‌కి ఒక చిన్న విమానం కొందామని వెళ్లాను. అక్కడ కొంత మంది పనివాళ్ళు అమ్మకానికని పాత మిలిటరీ విమానాలను బాగు చేస్తున్నారు. నన్ను చూడగానే నేనొక గొప్ప వైమానికుడనని అనుకున్నారు. కాని, వాళ్ళు నా గురించి ఊహించినంత గొప్పవాడిని కాదనిపించింది నాకు. ఏడాది కిందట 8 గంటలు పైలట్‌గా తర్ఫీదు అయ్యాను. ఇంకా ఎంతో అనుభవం సంపాదించవలసి ఉంది.

జెన్నీ తయారయింది. నేను పైకి ఎగిరేముందు కారులా నేలమీదనే రెండు మూడుసార్లు తిప్పాను. విమానమంతా నా కంట్రోల్‌లో ఉందని తెలుసుకున్నాను. అలా అనుకునేలోపలే నేను ఆకాశంలో ఉన్నాను. త్రాటిల్ని వదిలేసి కొంతసేపటికి విమానాన్ని నేలమీదకు దింపాను. కుడిరెక్క అల్ల

ల్లాడింది. పైలట్ దుస్తులతో ఒక వ్యక్తి నవ్వుతూ, నా దగ్గరకొచ్చాడు.

"నీవు మళ్ళీ పైకి వెళ్లినప్పుడు నన్ను విమానంలో నుంచి కాక్‌పిట్ పైకి దూకనిస్తావా?" అని అడిగాడు.

నా బుగ్గలు ఎర్రబడ్డాయి. "గాలి విసురుగా ఉంది. అయినా నేను అక్టోబర్ నెల తర్వాత మళ్ళీ ఇంతవరకు విమానాన్ని నడిపించలేదు," అన్నాను నేను.

అతడు కాక్‌పిట్‌లోకి అడుగేశాడు. నేను విమానాన్ని పైకి తీసుకెళ్ళాను. అతడు బాగా అనుభవజ్ఞుడు. ఐదారుసార్లు పైకి ఎగిరి దిగాం.

అతడు విమానం నడపడంలో నా నేర్పు చూసి, "నీకేం ఫర్వాలేదు. విమానం బాగా నడుపుతున్నావ్. నీకు మంచి భవిష్యత్తుంది," అన్నాడు నవ్వుతూ.

'సేంట్ లూయి' కుడి రడర్ మూడు డిగ్రీలు తిరిగింది.

సదర్న్ ఫీల్డ్‌లో నేను మూడు వారాలు గడిపాను. ఐదు గంటలు విమాన నిర్మాణమంతా క్షుణ్ణంగా తెలుసుకున్నాను. ఈ విమానంతో విలాస పురుషులనుంచి కొంత డబ్బు ఆర్జించవచ్చను కున్నాను. మిన్నెసోటా, మెరిడియన్, మిసిసిపీ మొదలైన ప్రదేశాలన్నీ విమానంలో తిరిగాను. ఆ రోజు నేను దిక్కు తెలియకుండా ప్రయాణం చేశాను. అప్పుడు నేను కొన్న దేశపటంలో కొండ గుర్తులు కొన్ని లేకపోవడంవల్ల దారి తప్పాను. ప్రయాణం తొందర్లో దిక్సూచిని అమర్చలేదు. ఇంతలో గాలివాన ఎదురైంది. ఎలాగైతేనేం అతి కష్టంమీద విమానాన్ని ఒక పచ్చిక బయల్లో దింపాను. చక్రాలు బురద గుంటలో దిగబడ్డాయి. ప్రొపెలర్ పాడైంది. చాలా మంది జనం— ముఖ్యంగా కుర్రకారు నా విమానం చుట్టూ మూగారు. "నేనిప్పుడు ఎక్కడ ఉన్నాను - లూసి యానా దగ్గరా?" అని వాళ్ళనడిగాను. మెరిడియన్ కి

ఉత్తరంగా 100 మైళ్ళలో మిసిసిపీలో ఉన్నానని వాళ్ళు చెప్పారు. అది నేను బయల్దేరిన చోటు. అంటే పశ్చిమంగా వెళ్లే బదులు ఉత్తరంగా వెళ్లానన్నమాట.

ఆ గట్టి నేలను విడచి ఆకాశంలో ఎగురుతూంటే ఎంత హాయిగా ఉంది!

విమానం మళ్ళీ 5 డిగ్రీలు తప్పుదారికి మళ్ళింది. నేను ఇంక జాగ్రత్త వహించాలి.

నేను మిన్నెసోటాలో మా ఫారమ్ వద్ద దిగినప్పుడు—అది వేసవికాలం. ఒక సెలయేరు, నది, పొలాలు, చిట్టడవి పైనుంచి కనబడ్డాయి. అక్కడే మా ఫారమ్. కంచె దగ్గర విమానాన్ని ఆపాను. అక్కడంతా అడవి మొక్కలు ఎన్నో పెరిగాయి. ఫారమ్‌లోని ఇళ్ళన్నీ శిథిలమైపోయాయి. ఒక పెద్ద ఇంటికి మాత్రం తాళం వేసుంది. విమానాలు నడుపుకుంటూ ఆకాశంలో పక్షిలా ఎగిరే నేను, ఆ ఫారమ్‌లో పని చేయించడం అసాధ్యం.

ఆ లోయలో కావలసినంత కలప దొరుకుతుంది. ఇవన్నీ జ్ఞాపక చిహ్నాంగా మిగిలాయి ఇప్పుడు. మా నాన్న మిన్నెసోటా లోయలోని తన అనుభవాలు నాకు చెప్పినట్లు నేను కూడా నా పిల్లలకి నా చిన్ననాటి ముచ్చట్లు చెప్పాలి.

సూర్యుడు నడి ఆకాశంలోనుంచి దిగుతున్నాడు. గాలి మందంగా వీస్తోంది. ఏదో పల్చని మేఘం అడ్డుగా వచ్చి సూర్యకాంతిని తగ్గించింది.

యూరప్ నా కంటికి కనిపించే ఆ దిగంచలంలోనే ఉంది. నా వెనక అమెరికా ఉన్నట్టే నా ముందు యూరప్ ఉండి తీరాలి. ఎక్కడికి వెళ్తుంది? ప్రపంచ పటంలో స్పష్టంగా కనబడుతోంది. యూరప్ వెళ్లివచ్చిన వాళ్ళని నేను చూశాను. జాగ్రఫీలు, హిస్టరీలు యూరప్ ఉందని రుజువు చేస్తున్నాయి. కాని, ఈ సముద్రం ఎంతటికీ తరగడం లేదు. సముద్రంలో ఏదో నల్లగా కన్పిస్తోంది.

పరిశీలనగా కిందికి చూశాను. రెండు మూడు మైళ్ళు వెళ్లిన తర్వాత సముద్రంలో ఒక పడవ

కన్పించింది. కళ్ళు నులుపుకుని, మళ్ళీ చూశాను. ఒక చిన్న పడవ-ఇంకా-చాలా పడవలు - చెదురు మదురుగా సముద్రం మీద కన్పడుతున్నాయి. నాలో వర్ణించలేని ఉత్సాహం కలిగింది. నిద్రమత్తు ఎగిరిపోయింది. ఎగిరి గంతెయ్యాలనిపించింది.

అవి చేపలను పట్టే పడవలు! యూరప్ తీరం ఆట్టే దూరం ఉండదు. ఆ చిన్న పడవలు ఎక్కడివో? ఐర్లండ్, ఇంగ్లీష్, స్కాట్, ఫ్రెంచ్- వీటిలో దేనికి చెందినవో? స్పెయిన్ వా? నార్వేవా? ఈ పడవలు తీరానికి ఎంత దూరంలో ఉన్నాయో తెలుసుకోవాలి.

మొదటి పడవ 10 మైళ్ళ లోపునే ఉంటుంది. నా విమానాన్ని కిందుగా దింపి, 50 అడుగుల ఎత్తులో పోనిస్తున్నాను. పడవల్లో ఎక్కడా మనుష్యులు కన్పించడం లేదు. విమానం హోరుకి ఆ మనుష్యులు భయపడి, డెక్స్ అడుగున దాగుని ఉంటారు. వాళ్ళు విమానాన్ని ఇదివరలో చూసి ఉండరు. ఈ పడవలు ఐర్లండ్ కి ఉత్తరంగా ఉన్నాయా లేక బిస్కే అఖాత ప్రాంతంలో

ఉన్నాయా? నేను ఎటు వెళ్ళాలో నాకె తెలియడం లేదు.

ఒక పడవకు దగ్గరగా విమానాన్ని పోనిచ్చాను. పడవపైన ఎవరూ లేరు. చాటుగా ఒక మనిషి తల కనబడింది. పైకి కళ్ళెప్పగించి చూస్తున్నాడు. విమానాన్ని పడవకు ఇంకా దగ్గరగా పోనిచ్చి, ఇంజన్ హోరు తగ్గించి, "ఐర్లండ్‌కి ఎటు పోవాలి?" అని అరిచాను.

పల్లెవాడి ముఖం చూస్తూ, విమానాన్ని వెనక్కి తిప్పి, మళ్ళీ పడవమీదుగా ఎగిరాను. ఏం జవాబు లేదు.

ఏవో మాయ పడవల్లా ఉన్నాయి. ఒక్కడూ విమానం చూడ్డానికి పైకి రాడేం? నిర్భయంగా వాళ్ళు పైకి వస్తే, మాట్లాడవచ్చు ననుకున్నాను. ఇప్పుడు నీటికి ఇంకా దగ్గరగా వెళ్లాను. ఆ పల్లె వాళ్ళు నన్ను పలకరిస్తారేమోనని ఆశగా వాళ్ళ వంక చూశాను.

నేను ఇంకో పడవమీదుగా ఎగిరితే? లాభం లేదు. పగటి వేళ పెట్రోల్‌ను వృథా చేయకూడదు. దీపం ఉండగానే ఇల్లు చక్కబెట్టుకోవాలి. ముందుకి వెళ్లి నా ప్రయాణం సాగించడం మంచిది. ఏవో ద్వీపాలు, పడవలు కళ్ళకు కన్పడ్డాయి. నాకు కొంత ధైర్యం కలిగింది.

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని తూర్పు దిక్కుగా మళ్ళించాను. గడియారంలో ముల్లు ముందుకి జరుగుతున్నాయి. 10-35, 10-45 మళ్ళీ ఆకాశం మారింది. మబ్బులు ఎదురౌతున్నాయి. ఉత్తర దిక్కున మేఘాలు మరీ ఎక్కువగా కమ్ముతున్నాయి.

10-52 న్యూయార్క్ టైమ్. ఇప్పటికి 27 గంటలు ప్రయాణం చేశాను. దిక్సూచి ముల్లును మధ్యగా ఉంచాను.

ఒక్కసారి చల్లని గాలి రివ్వున కాక్‌పిట్‌లోకి వీచింది. వర్షం ప్రారంభమయింది.

వర్షపు జల్లులోనుంచి దిక్కులన్నీ పరీక్షగా చూశాను. ఈశాన్య దిక్కున కిందుగా ఒక మేఘంలో పొగమంచులా కనబడింది. అది భూప్రదేశమేమో! ఔను-అలాగే కనబడుతోంది. నిజంగా భూమేనా? లేక పొగమంచు నన్ను మోస గిస్తున్నదా? పది, పదిహేను మైళ్ళు వెళ్ళాను. ఇంకా వర్షం పడ్తోంది. కింద ఏవో కొండల్లా కన్పి స్తున్నాయి. నేను న్యూఫౌండ్‌లాండ్ దాటి 16 గంటలయింది. కనబడేది ఐర్లాండ్ అయితే 2½ గంటల ప్రయాణం కలసి వచ్చిందన్న మాటే! ఇది కలా? నిజమా? నా మనస్సు మెలకువగానే ఉంది. నేను నిద్దరోవడం లేదు. 'సేంట్ లూయి' దగ్గర దారినే గమ్యస్థానం చేరుకోగలదు.

నేను కళ్ళు పెద్దవి చేసి కిందకు చూశాను. ఏళ్ళూ, కొండలూ, మైదానాలూ కన్పిస్తున్నాయి. సముద్రం లోకి పర్వతాలు చొచ్చుకుని ఉన్న తీరం కన బడింది. చిన్న దీవులు తీరాన్ని ఉన్నాయి. ఐర్లండ్! స్కాట్‌లాండ్‌లో మైదానాలు పచ్చగా ఉంటాయి. కార్న్‌వాల్, బ్రిటనీలలో పర్వతాలు చాలా ఎత్తైనవి.

నేనిప్పుడు కెరటాల తెల్లని నురుగు చూస్తూ, తీరం వెంబడే వెళ్తున్నాను. ఒక కొండ పక్క ఏదో ఫారమ్‌లా కనబడుతోంది. ఒక లంకలోని పల్లెమీదుగా వెళ్తున్నాను. పటంలో చూశాను. ఐర్లండ్‌కి దక్షిణంగా వాలంటియా లంక, డింగిల్ అఖాతం ఉన్నాయి.

నేను సరిగ్గా సరైన దారిలోనే వెళ్తున్నాను. నా బడలిక అంతా పటాపంచలై పోయింది. ఐర్లాండ్ దక్షిణానికి నా విమానం దూసుకు వెళ్తోంది. పల్లెటూళ్లలోని ప్రజలు వాన పడు తున్నా వీధుల్లోకి వచ్చి పైకి చూసి, చేతులు ఊపుతున్నారు. నేను మళ్ళీ మనుష్యుల్లో పడ్డాను.

ఇంకా ప్రయాణంలో ఆరోవంతు ఉంది. అంటే 600 మైళ్ళలో పారిస్! కొన్ని గంటలవరకూ సూర్యకాంతి ఉంటుంది. తర్వాత సంధ్య చీకటి పడకుండా ఫ్రాన్స్ దేశం చూడగలను. నేను దక్షి ణంగా కెర్రీలోని పచ్చని పొలాలమీదుగా వెళ్తు న్నాను. నా విమానంలో నిన్న రాత్రి ఎదురైన దెయ్యాలూ, నిద్రాదేవతా నన్ను వదిలిపెట్టి పరారీ

అయ్యాయి. అవి మళ్ళీ నాకింక ఎదురుపడవు. ఎదురుగా రాలేవు.

నేను మేల్కొనే ఉన్నాను. ఆశతో దక్షిణ దిక్కుకే చూస్తున్నాను. మళ్ళీ మంచుతోను, మేఘాలతోను నిండిన రాత్రి ప్రయాణం మరి ఉండదు. ఇంకో చిన్న ఇరుకైన ద్వీపం దాటాలి. పటంలో ఇంగ్లండ్ సరిహద్దులు చూశాను. ఆరు గంటల్లోపునే పారిస్ చేరగలను. నిన్న రూజ్ వెల్ట్ ఫీల్డు మీద నడిచాను. ఇవాళ లబూర్ ఝె మైదానం మీద నడుస్తాను. నేను అనవసరంగా 50 మైళ్ళు మాత్రం ఐర్లండ్ మీదికి వెళ్ళుంటాను. అదృష్టవశాత్తు ఎక్కువ దూరం ఉత్తరంగా పోలేదు.

నాకు దెయ్యాలంటే నమ్మకం లేదు. కాని, నా విమానంలోకి ఏవో నీడలు మనిషి ఆకారాల్లో చేరాయి. అవి అధికారస్వరంతో నాకు సలహాలిచ్చి, ఆజ్ఞాపించాయి. 'ఏమన్నాయి అవి?' అని ఎవరైనా అడిగితే మాత్రం నేను చెప్పలేను. అదొక విచిత్రానుభవం.

10

[28 గంటల పెట్రోల్ ఖర్చయింది. అతడి ముందు కొద్ది దూరంలోనే ఇంగ్లాండ్ పశ్చిమ తీరం ఉంది. ఆ యువక వైమానికుడు అతి కఠిన పరీక్షలకు తట్టుకుని బ్రతికి బయటపడ్డాడు. అతని ప్రయాణంలోని కష్టాల్ని దాటి, గట్టు ఎక్కాడు. కాని, ఇంతలో ఒక్కసారి ఇంజన్ ఓ కుదుపు కుదిపింది. టపటప లాడ్డం మొదలుపెట్టింది. ఇదేనా సమాప్తి? గమ్యస్థానం చేరువలో ఉందనగా సముద్రంలో తప్పకుండా దిగవలసి వస్తుందా?]

నిన్నటి ఉదయంనుండి 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'లో అనేక ప్రదేశాలపైనుండి అలా ఎగిరి వస్తున్నాను. ఆ ప్రదేశాల్లో టైమ్ పలురకాలుగా ఉంది. పన్నెండు దాటి చాలా సేపయిందని సూర్యుడ్ని చూసి చెప్పవచ్చు. న్యూయార్క్ టైమ్ ప్రకారం నా వాచీలో 11-52 అయింది. ఇప్పటికి 28 గంటల కాలం పెట్రోల్ ఖర్చయింది.

డాష్‌బోర్డుమీద మరో గుర్తుపెట్టాను. ఫ్యూస్‌లేజ్ టాంక్‌నుండి ముందు టాంక్‌కి పెట్రోల్ సర

ఫరా మార్చాను. అది పూర్తిగా ఖాళీ అయ్యే వరకు మళ్ళీ మార్చను. ముందున్న ఆ టాంక్ ఖాళీ అయితే విమానం బరువు వెనక్కు తూగుతుంది. తప్పని సరిగా కిందకు దిగవలసివస్తే ముందుకు దూసుకుపోదు. దిగువ మబ్బుల్లోనుండి వడివడిగా మేఘాలు పైకి పోతున్నాయి. అవి చాలా తేలికయినవి. ఆకాశం నిర్మలమవుతోంది. ఇప్పుడు దిఙ్మండలంవరకు ఏదీ అడ్డు లేదు. సెంట్ జార్జి ఛానల్లోని వెడల్పాటి భాగంనుండి ఈశాన్యమూలంగా నేను పోవాలి. మరో రెండు గంటల్లో ఇంగ్లాండ్ లోని కార్న్ వాల్ తీరం నాకు తగులుతుంది. ఎదురుగా ఏవో నాలుగు ఓడలు కనపడుతున్నాయి! నా విమానంలో పెట్రోల్ ఇంకా చాలా ఉంది. నా విమానయానంలోని పెద్ద కష్టాలన్నీ గట్టు ఎక్కాయి.

అంత బరువును నేను ఇంతదూరం ఎలా తీసుకొచ్చానో నమ్మలేకుండా ఉన్నాను...మరో 50 సంవత్సరాల్లో అందరూ విమానాల్లోనే ప్రయాణం చెయ్యొచ్చు. మిలియన్లకొద్దీ విమానాలు చుట్టూ ఎగురుతూండడం నాకంత ఇష్టం లేదు. విమాన

పరిశ్రమ అభివృద్ధి పొందాలనే నా కోరిక. కాని, ఆకాశంలో నిరాటంకంగా, ఏకాంతంగా ఉండడం మంటే నాకెంతో ఇష్టం. ఆ నిర్మలాకాశంలో బజారు గద్దల్లాగ విమానాలు ఎగరడం నాకు ఇష్టం లేదు.

ఎత్తుకు వెళ్తూంటే విమానం కుదుపుతుందేం? నాకు ఈ కుదుపు ఒక షాక్ కొట్టినట్టు అయింది. చైతన్యం తప్పుతుందేమో అనుకున్నాను. ఇప్పటి వరకు వెనుక గొట్టాంలోనుండి పొగ ఒకే విధ మయిన చప్పుడు చేస్తూ, సవ్యంగానే వచ్చింది. కాని, ఇప్పుడు పొగ పోయే శబ్దం ఉండి ఉడిగి వస్తోంది. చట్టున స్టిక్ మీద చెయ్యి వేశాను. ఇప్పు డున్న స్పీడ్ తగ్గకూడదని స్టిక్‌ని ఆడిస్తున్నాను. ఇంజన్ చెడింది! తప్పని సరిగా కిందకు దిగవలసి వచ్చేటట్టుంది. ఇంజన్ ఆ విధంగా సూచిస్తూంది! నా విమానయానం పూర్తవుతోందని నాకు ధీమా ఎక్కువయిందనా? లేక నాకు బుర్ర తిరుగుడు ఎక్కువయిందా? అదీ! నేను మరచిపోయాను. కొంప మునిగేదేం లేదు. నేను అనుకున్నట్టు ముందు టాంక్ పూర్తిగా ఖాళీ అయింది. రెక్క ల్లోని మధ్యటాంక్‌కి మార్చాను. మార్చాలి.

త్రాటిల్ని, మిక్చర్ని కాస్సేపు మూసేసి హాండ్ పంపు వేగంగా కొట్టాను. దిఙ్మండలంలో నా ఎదుట ఓడలు కనబడతాయేమోనని ఒక్కసారి ముందుకు చూశాను. ఒక వేళ మళ్ళీ ఇంజన్ పనిచేయక దిగ వలసివస్తే ఆ ఓడలకు చేరువలో దిగవచ్చు. రెండు ఓడలు దూరంగా కన్పడుతున్నాయి. కాని గ్లైడ్ చేసుకుంటూ దిగినా అవి నాకు అందని దూరంలో ఉన్నాయి. నేను నీళ్ళలో పడితే, చిందిన నీళ్ళు కూడా వాళ్ళకు కనబడవు. గాలి వెనుకనుండే వస్తోంది గాని దక్షిణముఖంగా ఉంది. అయితే కొంచెం ఎడమపక్కగా పోవాలి. తిన్నగా పోవ డానికి వీల్లేదు. సేఫ్టీ బెల్ట్ పెట్టుకోవాలిగాని నా రెండు చేతుల్ని వినియోగించడానికి వీల్లేకుండా ఉంది.

ఇంజన్ కుదుపు, టపటప తగ్గాయి. త్రాటిల్ని ముందుకు జార్చాను. విమానానికి మళ్ళీ శక్తి వచ్చింది. కాని, నెమ్మదిగా పని చేస్తోంది. కొంచెం వడివడిగా పోనిచ్చానంటే చీకటి పడక ముందే కార్న్‌వాల్, ఇంగ్లిష్ ఛానల్ దాటి ఫ్రెంచితీరం

చేరుకోవచ్చును. క్రాటిల్ని తోశాను. ఇంజన్ 1725 R. P. M. లో పని చేస్తోంది. గంటకు 110 మైళ్ళు వేగంతో పోయేటట్టు చూడాలి.

ఆకాశమంతా పొగమంచుతో దట్టంగా కప్పడి పోతే, డెడ్ రికనింగ్ పద్ధతిని అనుసరిస్తాను. పొగ మంచుకు పైకిపోయి సూర్యోదయం అయేవరకు పారిస్ నగరంపైన ఎగురుతూ ఈ రాత్రంతా గడిపి, తర్వాత కిందకు దిగుతాను. లేకపోతే రోమ్‌నగరం వరకు వెళ్తాను. యూరప్ దేశ పటం బయటకు తీశాను. పారిస్‌కు 700 మైళ్ల ఎగువనుంది రోమ్. నేను లబూర్‌ఝె చేరుకునే సరికి ఇంకా 1000 మైళ్ళకు సరిపోయే పెట్రోల్ నా విమానంలో ఉంటుంది. కనుక రోమ్‌నుండి తిరిగి రావడానికి వీలుండదు. రోమ్‌లో దిగడం సిగ్గుచేటు. ఇప్పుడు నాకు నిద్రమత్తు పూర్తిగాపోయింది. కనుక ఇలా ఎంతసేపయినా ఎగురుతూ ఇందులో కూర్చో గలను. నిర్విరామంగా రోమ్‌కు వెళ్తే 4300 మైళ్ళ ప్రయాణం! అయినా నేనీ విమానయానం పారిస్ వరకే చెయ్యాలని అనుకున్నాను. కనుక ఏమైనా సరే లబూర్‌ఝెలో దిగి తీరాలి.

నా వాచీలో 1-52 అయింది. మళ్ళీ భూప్రదేశం పైనుండి పోతున్నాను. ఆ చక్కని చిన్న వ్యవసాయపొలాలకు చుట్టూ కంచెలు, పిట్టగోడలు ఉన్నాయి. ఇది కార్నవాల్! అంత చిన్న పొలాలను ఆధారం చేసుకుని కర్షకులు ఎలా జీవిస్తున్నారో? ఇలాంటి నూరు చిన్న పొలాలు కన్సాస్ లోని ఒక గోధుమ పొలంపాటి చేయవు.

కిందకు ఇంకా 500 అడుగుల ఎత్తుండేటట్టు దిగాను. నేను జోరుగా పోతూంటే కొంతమంది తలలెత్తి నన్ను చూస్తున్నారు. వాళ్ళు ఏమనుకుంటున్నారో? నేను ఈ ప్రాంతంలో ఎగిరే ఒక బ్రిటిష్ వైమానికుడనని అనుకుంటున్నారా! లేక నేను అమెరికానుండి 30 గంటల్లో యూరప్ ఎగిరి వచ్చిన వాడినని వాళ్ళకు తెలుసా? ఇంతకూ, నేను అమెరికానుండి యూరప్‌కు బయలుదేరినట్టు వాళ్ళు పత్రికల ద్వారా, రేడియో ద్వారా తెల్సుకున్నా నేనింత వేగంగా ఇక్కడకు వచ్చి ఉంటానని ఊహించి ఉండరు.

ఇంగ్లీష్ ఛానల్ కొద్ది దూరంలోనే ఉంది. ఇంగ్లాండ్‌ని ఎంత వేగంగా దాటేశాను! అది

చిన్న ద్వీపకల్పమే అనుకోండి. నేను ఐర్లాండ్‌ని దాటి మూడుగంటలే అయింది. ఈ పాత (భూమండలంలో) దేశాలు దగ్గర దగ్గరగా ఉన్నాయి. ఇది నాకు కొత్తగా ఉంది. నా వెనుక నున్న తీరం మంచులో మాయమౌతోంది. మెల్లగా 2000 అడుగుల పైకి వెళ్ళాను. పొద్దు బాగా వాలి పోయింది. ఏవో కొన్ని ఓడలు మాత్రం ఇంగ్లీష్ ఛానల్‌లో తిరుగుతున్నాయి...

ఫ్రెంచితీరం చేతికి అందుబాటులో ఉన్నట్టుంది. సంధ్యాకాంతుల్లో మెరుస్తోంది. ఈ తీరంనుండే 13 రోజుల క్రితం ఆ ఇద్దరు ఫ్రెంచి వైమానికులు–నంగెస్సర్ కోలీలు—పశ్చిమ ముఖంగా న్యూయార్క్ బయలుదేరారు. నేను అనతి కాలంలో దిగబోతున్న ఆ లబూర్‌ఘె విమానాశ్రయంనుండే వాళ్ళు ఫ్రెంచి నేలను వదలిపెట్టి బయలుదేరారు. వాళ్ళు ఎంతదూరం ఎగిరి ఉంటారు? మళ్ళీ కనబడకుండ ఎందువల్ల మాయమయ్యారు? ఇంజన్ చెడిపోయిందా? పెట్రోల్ చాల్లేదా? దట్టమైన పొగమంచులో చిక్కు

కున్నారా! నక్షత్రకాంతిలో త్రోవ తప్పి భూప్రదే శాలనే వదలిపెట్టి పోయూరా! మంత్ర మహిమగల తివాసీమీాదనే వాళ్ళు బయలుదేరారు గాని, ఆ తివాసీమంత్రం మాయమయినట్టుంది.

విమాన నిర్మాణంలో ఒక నూలువాసి తప్పు; వెట్యూరిట్యూబ్‌లో చిన్న మంచుగడ్డ - ఇలాంటి పొరపాట్లు ఎంత చిన్నవైనా జరిగాయంటే ఎంత గొప్ప వైమానికుడైనా మానవలోకం వదలి మరో లోకం చూడవలసిందే!

మొదటిసారిగా నా కంటికి ఫ్రెంచి రేవు పట్నం షెర్‌బూర్ కనపడింది. ఆ పట్నంమీాద నేనుండగా సూర్యుడు నన్ను ఆకాశంలో విడిచి తాను జారుకున్నాడు.

అమెరికా యూరప్ ఖండాల మధ్య ప్రప్రథమముగా నిర్విరామ విమానయానం చేసినవాడిని నేనే. ఫ్రాన్సు దేశం పటాన్ని బైటకు తీశాను. నేను అనుకున్న టైమ్‌కన్నా చాలా ముందుగానే పారిస్ నగరం నేను చేరుకుంటున్నాను. లబూర్ ఝెలో

నాకోసం ఎదురుచూసే వాళ్ళు ఇంకా విమానాశ్ర యానికి వచ్చి ఉండరేమో!

తూర్పున ఆకాశంలో అప్పుడే సంధ్య చీకట్లు క్రమ్ముతున్నా ఇంకా ఎర్రని అరుణ కాంతులు పశ్చిమాద్రిలో ఉన్నాయి. నేను కిందకు దిగే లోగా ఈ వసంతకాలంలోని అంత్య దినాల సంధ్య కాంతులు తప్ప, ఫ్రెంచి దేశంలో ఇంకేం చూడ గలను? విమానాన్ని కొంచెం దిగువగా పోని చ్చాను. పొలాలు-గ్రామాలు-పేర్లు చదవలేను. సన్నని ఇరుకు వీథులు, ధాన్యపు కొట్లు కన్పడు తున్నాయి.

ఇళ్ళపైనుండి పోతూంటే జనం బైటకొచ్చి చూస్తున్నారు. నీలి నూలుదుస్తుల రైతులు, తెల్ల వలువల వనితలు, వాళ్ళ కాళ్ళ మధ్య పిల్లలు. అందరూ 'విమానం రొద ఎట్నుంచి వస్తుందా?' అని తలెత్తి చూస్తున్నారు. నా వాచీలో 4-20 అయింది; అంటే ఇక్కడ 9-20 అయిందన్నమాట రాత్రి భోజనం వేళయింది! స్టిక్‌ని మెకాళ్ళతో పట్టుకుని, గ్రీజ్ పేపర్ బాగ్‌లోనుండి ఒక శాండ్

విచ్ తీశాను. బయలుదేరిన తర్వాత ఇదే నా తొలి ఆహారం. నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' మీదకు పోతోంది. స్టిక్‌ని ముందుకు తోసి మోకాళ్ళతో పట్టుకుని నీళ్ళ క్యాంటీన్ తీశాను. నా కడుపు పట్టినన్ని నీళ్ళు ఇప్పుడు నేను తాగొచ్చు. పారిస్ చేరేలోపల తప్పనిసరిగా నేను దిగవలసి వచ్చినా నీళ్ళకు కరువు ఉండదు. శాండ్‌విచ్ చప్పగా ఉంది. మింగడం కష్టంగానే ఉంది.

నేలమీద చీకట్లో ఏదీ స్పష్టంగా కన్పడ్డం లేదు. అన్నీ మసగ్గా ఉన్నాయి. నీడమాత్రంగా కన్పడుతున్నాయి. పొలాల కన్నా అడవులు నల్లగా కనబడుతున్నాయి. గ్రామాల్లోను, పొలాల్లోను దీపాలు మిణుకు మిణుకుమంటున్నాయి. నా మీటర్లమీది డయల్సు మళ్ళీ ప్రకాశిస్తున్నాయి. స్టిక్‌ని వెనక్కు తోసి, 2000 అడుగుల ఎత్తుకు వెళ్ళాను.

చీకట్లను చీల్చుకుంటూ దూరంనుండి ఏదో వెలుగు మెరుపులా కనబడి మాయమయింది. అటు

వైపే పరీక్షగా చూశాను. మళ్ళీ కనబడింది. ఏదో విమానాశ్రయంలోని 'బీకన్' అది. ఓ! మరి రెండు న్నాయి. అది లండన్ పారిస్ విమాన మార్గం అయుండాలి! ఆ మార్గానికి లైట్లు ఉన్నాయని నాతో ఎవరూ చెప్పలేదే. ఇంక అంతా సులువే. ఆ దీపాలు నా తోవలోనే ఉన్నట్టున్నాయి. ఔను.

మళ్ళీ 4000 అడుగుల ఎత్తుకు పోయాను. కిందను దీపాల గుత్తులు అనేకంగా కనబడుతున్నాయి. గుత్తు లెక్కువగా ఉన్న ప్రదేశాలు పట్నాలు; తక్కువగా ఉన్నవి పల్లెలు. పారిస్ నగరంలో రాత్రి కూడా పట్టపగలులా ఉంటుంది! నిద్ర తలంపుకే రావడం లేదు.

అకాల చంద్రోదయంలాగ ఏదో వెలుగు ముందున కనీకనబడకుండా ఉంది. పారిస్ నగరం మెల్లమెల్లగా పాతాళంలోనుండి బైట కొస్తూంది. లాంగ్ ఐలండ్‌ని నేను వదిలిపెట్టి సుమారు 33 గంటలయింది. ముందుకు వెళ్ళినకొద్దీ మిణుకు మిణుకు మంటూ కోటాను కోట్ల దీపాలు పాతా

శంలో నుండి బయట కొస్తున్నట్టు ఉన్నాయి. నక్షత్రమయమయిన ఆకాశమే కాకుండా నక్షత్ర మయమయిన భూఖండం కూడా నా ముందుంది. అవే పారిస్ నగర దీపాలు-దీపావళులు-తోటలు, వనాలు, భవనాలు-వాటి ఆ ఆకారాల్ని తెలియ జేస్తున్నాయి ఆ దీపాలు. అదిగో అక్కడ - దిగువ నుండి మీదకు ఎగబాకుతున్నాయి దీపాలు - ఈ ఫెల్ టవర్! దానిపైన ఒకసారి తిరిగి ఈశాన్య దిక్కుగా వెళితే లబూర్‌ఝ!

నా మేపులో లబూర్‌ఝని నేను గుర్తుపెట్ట లేదు. పారిస్ చూసి వచ్చిన అనేకమంది అమెరికన్లకు కూడా దాన్ని గురించి సూచన మాత్రంగానే తెలుసు. "అది చాలా పెద్ద విమా నాశ్రయం. అది నీ దృష్టినుండి తప్పిపోడానికి వీలుం డదు. ఈశాన్య దిక్కుగా వెళ్తే చాలు," అని చెప్పారు. నా మేపులో ఒక సున్నా చుట్టాను. దానికి మధ్యగా నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని తీసుకుపోతున్నాను.

అంత పెద్ద విమానాశ్రయంలో ఒక 'బీకన్' ఉండి తీరాలి. కాని 20 మైళ్ళ లోపుగా 'బీకన్' ఏదీ కనబడ్డం లేదు. తూర్పువైపు కాకుండా పశ్చిమంగా ఒకటి కనబడుతోంది. ముందువైపే వెతకాలని నిశ్చయించుకున్నాను. కాని వెలుగు ఏదీ కూడా కన్పడ్డం లేదు. 4000 అడుగుల ఎత్తులో ఇప్పుడున్నాను. అందువల్ల నా కంటికి కన్పడ్డం లేదేమో? చుట్టూ, వరుసగా ఒక సమపద్ధతిలో పసుపు పచ్చని దీపాల మధ్య ఎర్రని, ఆకుపచ్చని దీపాలుండి నల్లగా కన్పడే మైదానంకోసం నేనిప్పుడు అన్వేషించాలి.

నా ఎడమవైపు ఒక నల్లని ఏదో పెద్దమైదానం ఉంది. దాని చుట్టూ దీపాలున్నాయి. కాని, అవి క్రమపద్ధతిలో లేవు. కొన్ని చాలా దగ్గర దగ్గరగా ఉన్నాయి. అది లబూర్ఘె కాకపోతే లబూర్ఘె ఇంకెక్కడ ఉంటుంది? దానివైపు పోవాలని ఎడంవైపు తిరిగాను. ఆ నల్లని చీకటి మైదానంలో వెలుగుతున్నవి ఫ్లడ్ లైట్లా? విమానాన్ని కిందకు దింపడానికి తగినంత ప్రకాశవంతంగా లేవు.

అదొక విమానాశ్రయంలాగే ఉంది. అటు వంటి ఇరుకు ప్రదేశంలో ఎందుకుంది? ఒక వైపు వేలాదివేలు దీపాలు ఉన్నాయి. ఏదైనా ఫాక్టరీ ఏమో? సరిగ్గా దాని పైనే ఎగురుతున్నాను.

అపాయాన్ని సూచించే దీపాలే ఉన్నాయి కాని, దిగవచ్చునని నాకు తెలియజేసేవి ఏవీ లేవు. బీకన్ లేదు. ఫ్లడ్ లైట్లు ఉన్నాయి. మైదానం అంచు కనబడుతోంది. రావలసిన విమానాలు లేనప్పుడు ఈ దేశంలో బీకన్లను ఆర్పేస్తారేమో? ఇంకా నేను చేరవలసిన టైమ్ కాలేదు. నేను పారిస్ చేరుకోగలననుకొన్న వాళ్ళు కూడా నేనింత వేగంగా వచ్చి ఉంటానని అనుకొని ఉండరు. ఫ్లడ్ లైట్లును మాత్రం ఉంచి, బీకన్లను ఆర్పే యడమేమిటి?

లబూార్ గె ఉంటుందనుకున్న దిక్కు ఇదే. కాని, ఇంకా దూరంగా ఉంటుందనుకున్నాను. మరి కొన్ని మైళ్ళు ఈశాన్య దిక్కుగా వెళ్తాను. ఇంకే విమానాశ్రయం కనబడకపోతే మళ్ళీ ఇక్కడకే వచ్చి, దిగువగా ఎగిరి చూస్తాను.

5 నిమిషాలయింది. ఏవో చిన్న పట్నాలవో, పల్లెలవో దీపాలు కనబడుతున్నాయి. వెనక్కి తిరిగి, దిగువగా వచ్చాను. మళ్ళీ ఫ్లడ్ లైట్సు మీదకు వచ్చేసరికి 2000 అడుగుల ఎత్తున ఉన్నాను. అంతకన్నా దిగువకు దిగడం మంచిది కాదు. పారిస్ పరిసరాల్లో ఎక్కడో రేడియో స్తంభాలు ఎత్తుగా ఉంటాయి. నా పాకెట్ ఫ్లాష్ లైట్ నేలమీదకు వేసి, వార్త పంపిస్తాను. పంపించాను. సమాధానం రాలేదు.

పైన చుట్టూ ఎగురుతున్నాను. అది నిస్సందేహంగా విమానాశ్రయమే! సగం తెరచిన తలుపు ముందు కాంక్రీట్ గచ్చు కొద్దిగా కన్పడుతోంది.

మూల మూలలనుండి ఎగిరి చూస్తూంటే ఆ వెలుగు నీడల్లో కొత్త విషయాలు అనేకం కన్పడ్డాయి. ఆ ఫ్లడ్ లైట్సు చేరువలో ఏదో నీడగా పెద్ద హేంగర్స్ అంచులు కనబడుతున్నాయి. మైదానానికి ఆ చివర్ని మోటారు కార్ల దీపాలు కనబడుతున్నాయి. ఇందాక వాటిని చూసి, ఏవో

ఫాక్టరీ దీపాలు కిటికీలలోనుండి కన్పడుతున్నాయను కున్నాను. హేంగర్స్ వెనక దారిలేక నిలబడి పోయిన కార్లయి ఉంటాయి.

మైదానం చాలా పెద్దది. ఫ్లడ్ లైట్సు వెలుగులో మైదానంలో ఒక భాగమే కనబడుతోంది. ఇది లబూర్ఝె విమానాశ్రయమే. సందేహం లేదు. మైదానం పైన ఆవులు, మేకలు, కొండాలు మొదలయినవి తోవలో అడ్డులేవని నిశ్చయంగా తెల్సుకోవాలంటే ఇంకా కిందకు దిగి చూడాలి. అప్పుడు వెలిగించని దీపాలు ఇంకా ఏవైనా ఉంటే తప్పక వేస్తారు.

రెక్కల్లోని మధ్య టాంక్ కు పెట్రోల్ మార్చాను. డాష్ బోర్డు లైట్ వేసి, ఆఖరుసారి చూశాను. సేఫ్టీ బెల్టు తగిలించుకున్నాను. వల యాలుగా తిరుగుతూ కిందకు దిగడం ప్రారంభించాను.

గాలి వీచే దిక్కును సూచించే విండ్ సాక్ గుడ్డి వెలుగులో ఒక భవనంమీద కనబడింది. నేను

ఉబ్బి ఉంది. మైదానం మధ్యను ఏముందో నాకా చీకట్లో కన్పడ్డం లేదు. దిగుతూంటే ఏదో కొత్తగా ఉంది. నేను నిద్రపోవడం లేదు. మెలకువగానే ఉన్నాను. నా విమానం ఎంత వేగంతో పోతుందో నాకు తెలియడం లేదు. స్పీడ్ ఎక్కువగా ఉంటే తగ్గించాలి. కూలిపోకుండా చూసుకోవాలి. ఇతరుల సహాయం లేకుండా ఒంటరిగా నేను మొదటిసారి దిగుతున్నట్టూ, నా ప్రయత్నాలన్నీ అసహజంగా తెచ్చిపెట్టుకున్నట్టూ అనిపిస్తోంది.

విమానాశ్రయంలోని సిమెంట్ రోడ్ ఫ్లడ్ లైట్సు వెలుగులో ఇప్పుడు బాగా కన్పిస్తోంది. విమానాన్ని దింపడానికి వీలుగా ఉంది. హేంగర్స్ పై కప్పులు కూడా కన్పిస్తున్నాయి. మైదానంమీద చిన్న మొక్కలు, గడ్డి కూడా చాలా స్పష్టంగా కనబడుతున్నాయి. మైదానం చదునుగానే ఉన్న ట్టుంది. దూరంలో ఏదో నల్లగా కన్పిస్తోంది. అదేమిటి? నేనేం చెప్పలేను. దూరంగా లైట్సు మైదానం సరిహద్దును గుర్తిస్తున్నాయి. లబూర్ ఝు ఎటునుంచి-దిగాలో సూచించడానికి తగినంతగా

చాలా పెద్ద మైదానం కావడంవల్ల ఆ చీకటి ప్రదేశం కూడా నిరాటంకంగా ఉండి ఉండాలి; దిగి చూడాలి.

ఁత్రాటిల్ని లాగి, విమానాన్ని మళ్ళీ పైకి పోనిచ్చాను. నా రాకను తెలియజేయడానికి, సూటిగా మీదకు లేవడానికి నాకు సాహసం లేక పోయింది. విద్యార్థికి, వైమానిక శిక్షణను ఇస్తు న్నట్టుగా ఇప్పుడు నా విమానాన్ని నడిపించాలి.

మళ్ళీ 1000 అడుగులు పైకి వెళ్ళాను. పారిస్ నగరంలో దీప సరస్సులున్నట్టు ఉన్నాయి. ఆ నల్లని ప్రదేశం ఇంకా అలాగే ఉంది. ఎవరూ అద నంగా దీపాలను వెలిగించలేదు. మోటారు కార్లు ఇంకా అలాగే స్తంభించిపోయి ఉన్నాయి. మైదానంమీద చలనం ఏమీ లేదు.

గాలి వీస్తున్న వైపుకు ఒక అర మైలు వెళ్లాను. త్రాటిల్ని తెరచాను. ఈసారి గ్లైడ్ చేసుకుంటూ

దిగేయాలి. విమానాన్ని తగినంత దూరంలోనే ముందుకు వాల్చానా? ఔను; వేగం 90 మైళ్ళుంది.

ఇంత జోరుగా పోతే ప్రమాదం. స్టిక్ ని వెనక్కు లాగాలి - స్టెబిలైజర్ని సరి చేయాలి - త్రాటిల్ని మూసేయాలి. ఇంజన్ శబ్దం వినబడ్డం లేదు. చాలా నెమ్మదిగా పోతోందా? ఆగిపోకూడదు— స్తంభించి పోయినట్టుంది. ఒక్కసారి త్రాటిల్ లాగాను— చాలా వేగంగానే పోతున్నాను.

అంత వేగంలో పోతున్నా నా విమానం ఆగి పోయినట్టే అనిపించింది. నాకేం తెలియడం లేదు. భయం పట్టుకుంది. త్రాటిల్ని ఇంకా బాగా తెరచి వేగంతో దిగాలి. ఒక్కసారి డాష్ బోర్డ్ చూశాను. 80 మైళ్ళు చూపిస్తోంది ముల్లు. ఇంత కన్నా జోరుగా రావాలి; ఆ చీకటి ప్రదేశంలోకి నేను చొచ్చుకుపోయినా సరే, కొంచెం ఎత్తులో రావడం మంచిది-రాటలు, పొగ గొట్టాలు ఉంటే ఉండొచ్చు - కనబడని దీపాలపైన ఆధారపడ కూడదు.

హాంగర్నుకు 100 గజాల్లోనే ఉన్నాను. నేను చాలా ఎత్తులో - చాలా వేగంతో పోతున్నాను. ఎడమ రడర్ - పక్కవాటు - జాగ్రత్త - స్టాల్ కి చేరువలోకి పోకూడదు. ఇంకా ఎత్తు ఎక్కువగా ఉంది. ఒక్కసారి ఏటవాలుగా దిగాలని స్టిక్ ని తోశాను. ఇంటి పైకప్పుల పైనున్నాను. తిన్నగా పోనివ్వాలి-ఇంజన్ కొద్దిగా పేలింది - దీపాల వెలుగు- నేల తగుల్తోంది-ఇంకా స్పీడ్ అధికమే-మైయిల్ ఎగువగా ఉంది-ఆపాలి - ఆపాలి-లైట్లు చాలా వెనక్కు పోయాయి - మళ్ళీ పైకి వెళ్లి రానా?

చక్రాలు మెల్లగా నేలకు తాకాయి - మళ్ళీ లేచాయి. ముందుకు స్టిక్ ని వదిలాను - నేలకు తాకాయి-లేచాయి - తాకాయి - వెనక చక్రం ఆనింది—దిగడం ఏం అంత పాడుగా లేదు - ఆ చీకట్లో ముందున ఏం కన్పడ్డం లేదు-కుదుపుతో చీకట్లో పోతున్నాను-స్పీడ్ తగ్గించాలి-ఆగడానికి తగ్గట్టు తగ్గించాలి - ఎడమ రడర్ - వెనక్కు త్రోయాలి-స్టిక్ ని అట్నుంచి ఇటు—

'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' ఆగి, ఊగిస లాడి పోయింది, కదలకుండా లబూర్ ఝె విమా నాశ్రయం మధ్య నిల్చింది. ఫ్లడ్ లైట్లు హేంగర్స్ ఉన్నవైపు రావాలని మళ్ళీ స్టార్ట్ చేశాను-కాని, మైదానమంతా కదులుతున్న మానవాకా రాలతో నిండి పోయింది.

1927 మేలో ఆ రాత్రి లబూర్ ఝె విమా నాశ్రయంలో అంత మంది ఘనస్వాగతమిస్తారని నేను కలలో కూడా అనుకోలేదు.

ఐర్లండ్ నుంచి వీళ్ళకు నా రాక గురించి సరిగ్గా వార్త వచ్చి ఉంటుందని నేననుకోలేదు. డింజల్ బే, ప్లయిమాత్ చెర్ బోనుండి కూడా వచ్చి ఉండాలి. ఇక్కడ నిలబడిన కార్లకు, నా రాకకు సంబంధ మున్నట్టు నాకు మొదట స్ఫురించలేదు. చుట్టూ ఉన్న కంచెలను దాటి, కాపలా వాళ్ళను ఖాతరు చేయకుండా లక్షలాది ప్రజలు ఇలా మైదానంలోకి పరుగెత్తుకొస్తారని కూడా నేను అనుకోలేదు.

ఇంకా నేను ఇంజన్ని ఆపు చేశానో, లేదో—నా విమానం కిటికీల్లో నుండి మనుష్యులు తొంగి చూశారు. జన సమూహం ఒత్తిడికి నా విమానం అల్లల్లాడి పోయింది. ఏదో కఱ్ఱ విరిగిన చప్పుడు అయింది. తర్వాత మళ్ళీ; మళ్ళీ మూడో మాటు. నా విమానం కాన్వాస్ చిరిగిన చప్పుడయింది. నా జ్ఞాపకార్థం ఏదైనా సంపాదించాలన్న ఆత్రుతలో ఈ ప్రజలు మతిమాలిన పనులు చేస్తున్నారు. పూర్తిగా నాశనమయేలోపున నా విమానాన్ని రక్షించుకోడానికి కాపలా పెట్టించాలి.

"మీలో ఇంగ్లీషు తెలిసిన వారు ఎవరైనా ఉన్నారా?" అని గట్టిగా అరిచాను.

ఆ ఉద్రిక్తమైన జనసమూహంలోనుండి జవాబు ఎలాగొస్తుంది? అసంభవం. క్షణక్షణానికి విమానం కాన్వాస్ చిరుగుతోంది. విమానం వెనక భాగం అల్లల్లాడిపోతూంది. కాక్ పిట్ లోనుండి నేను బయటకొస్తేగాని లాభం లేదు.

కాక్ పిట్ తలుపు తెరచాను. నా కాళ్ళు, చేతులు, జెబ్బలను వందలాది చేతులు పట్టుకున్నాయి. నేను మాట్లాడింది ఎవరికీ వినిపించుకోడం లేదు. ఆ జనసమూహం మీద సాష్టాంగ నమస్కారం చేస్తున్నట్టు పడిపోయాను. మహా సముద్రంలో కెరటాల్లాగ ఉన్న ఆ మానవాళిలో కలిసిపోయాను.

ఆ గోల చెప్పతరం కాదు. అరుస్తున్నారు, పడిపోతున్నారు. నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి' నాకు కనబడడం లేదు. ఎక్కడుందో? ముప్పై మూడు గంటలకు పైగా కూర్చోడం వల్ల నా కాళ్ళు బిగుసుకుపోయాయి. అవి నా స్వాధీనంలో లేవు. ఇప్పుడు వీళ్ళు నన్ను కింద పడేస్తే ఈ రద్దీలో శక్తి లేని ఈ కాళ్ళతో తట్టుకోగలనా ?

ఆ సమూహంపై నుండి కిందకు జారిపోవాలనుకుని, కూర్చోడానికి ప్రయత్నించాను. కాని, ఏం లాభం లేకపోయింది. కొంతమంది వాళ్ళకు

ఏమైనా సరే, లక్ష్యపెట్టకుండా, నన్ను మాత్రం అలా పడిపోకుండా మోసుకుపోతున్నారు.

కొన్ని నిమిషాలయిన తర్వాత నా హెల్‌మెట్ ఊడి పడిపోయింది. ఏవో మోటు చేతులు నన్ను పట్టుకున్నాయి. నా పేరును స్వచ్ఛంగా ఏవో గొంతుకలు ఉచ్చరించాయి. ఒకసారి నా కాళ్ళ మీద నేను నిలబడ్డాను. వాళ్ళ సహాయంతో మెల్లగా ఎవరికీ కనబడకుండా నడుస్తున్నాను.

ఆ శనివారం రాత్రి లబూర్ ఝలో ఏం జరిగిందో జ్ఞాపకం తెచ్చుకుంటూ నేను పారిస్‌లో ఉన్న వారంలోనూ చేర్చి వ్రాసుకున్నాను. ఏరోడ్రోమ్ వద్దకు అదనపు రక్షకుల్ని పంపించడమే కాకుండా ఫ్రెంచి ప్రభుత్వం వారు రోడ్డు సైనిక దళాలను కూడా ఆ రాత్రి పంపించారుట. కాని, ఆ జనసమూహంలో వాళ్ళు ఎటు పోయారో? ఏమయిపోయారో? చెప్పడం కష్టం.

ఆ రద్దీలో ఇద్దరు ఫ్రెంచి వైమానికులు నా

చేరువలోనే ఉన్నారు. 'రా, రా, పాపం ఆయన్ని తొక్కి పారేస్తారు,' అని, డెలేజ్ డెట్రాయట్‌తో అన్నాడు. వాళ్ళ సహాయం తోనే నా కాళ్లమీద నేను నిలబడగలిగాను. ఈ లోపున నా హెల్‌మెట్ ఒక విలేఖరి చేతిలో పడింది. వాడే నేను అనుకుని, జనం వాడిని చుట్టుముట్టారు. నేను హాయిగా తప్పించుకుని, జనంలో మామూలుగా నడుచుకుంటూ వెళ్ళాను.

డెలేజ్ కారు కోసం పరుగెత్తాడు. డెట్రాయిట్ నన్ను జనంలోనుంచి దాటించాడు. కారు వచ్చింది. నాకు ఫ్రెంచి భాష రాదు. వాళ్ళకి ఏదో వచ్చీ రాని ఇంగ్లీష్. నా విమానానికి కాపలా పెట్టందే కదలకూడదన్నాను. అప్పుడే కాపలా వచ్చింది, ఏం ఫరవా లేదన్నట్టు వాళ్ళ గొంతుకలవల్ల, మూగ సంజ్ఞలవల్ల తెలుస్తోంది.

ఒక హేంగర్లోకి కార్లో వెళ్లిపోయాము. నన్నో చిన్న గదిలోకి తీసుకెళ్ళారు. నన్నెవరూ చూడ

కుండా దీపం ఆర్పేసి, కూర్చోమన్నారు ఆ స్నేహితులు. నాకేం కావాలి? ఆహారం? పానీయం? వైద్యసహాయం? విశ్రాంతి కావాలా? నేను వాళ్ళకి చెప్పడమే తడవు; ఈ ఫ్రాన్స్ దేశమే నాది అని చెప్పారు వాళ్ళు.

పడుకోవాలని లేదు. వైద్యసహాయం ఏం అవసరం లేదు. నా బాధ అంతా విమానం ఏమయిపోతోందోననే! మళ్ళీ దానిని నేను ఒకసారి చూడాలి. కాని, వాళ్లు పెదిమలు బిగించి, కూడదని తలలు ఆడించారు. నేను ఈ దేశం వచ్చినందుకు నేను గమనించవలసిన విధులేమిటని అడిగాను. నా దగ్గర 'వీసా' లేదు. నాకు సమాధానంగా వాళ్ళు నవ్వడం తప్ప ఇంకేం చెప్పలేదు. ఏం చెయ్యను? మాట్లాడకుండా కూర్చుంటే ఏం జరిగితే అది జరుగుతుంది. నంగెస్సర్ కోలీల గురించి ఏమైనా తెలిసిందా అని అడిగాను. ఏం లేదన్నారు.

డెట్రాయిట్ వెళ్లి, వాళ్ల పై అధికారిని జనసమూహంలోనుంచి తీసుకొచ్చాడు. ఆయన పేరు

మేజర్ వెయిన్. నేను ఈ చీకటి గదిలో ఉన్నా నంటే ఆయన నమ్మలేదు. "ఆయన ఇక్కడ ఉండడమేమిటి? ఆయన్ని ఘనంగా అఫీషియల్ రిసెప్షన్ కమిటీకి తీసుకొనిపోతే; నేను నమ్మాను." అన్నాడు. అమెరికన్ ఎంబాసిడర్ దగ్గరకు నా హెల్మెట్ పెట్టుకున్న విలేఖరిని – ఆ జనసమ్మర్దం హాంలో గిజగిజ కొట్టుకుంటూ ఉండగా తీసుకు పోవడం ఆయన చూసి ఉంటాడు. ఒక కారులో ఆయన ఆఫీసుకు వెళ్ళాం. పై అధికారుల్ని తీసుకు రావలసిన బాధ్యత మేజర్ వెయిన్‌మీద పడిం దిప్పుడు.

మరొక గంట తర్వాత నాకు అమెరికా దేశ స్థుల మాటలు వినబడ్డాయి. గదికి ఆవల అమె రికా ఎంబాసిడర్ ఉన్నాడని ఎవరో అన్నారు. మరు క్షణం గది తలుపు తెరచుకుంది. ఆనరబుల్ మైరన్ టి. హెర్రిక్‌కి నన్ను పరిచయం చేశారు. ఆయన చాలా దర్జాగా ఉన్నాడు. దయగలవాడుగా కనబడ్డాడు. నన్ను ఎంబసీకి తీసుకుపోతానన్నాడు.

నేను ఎంతో సంతోషించాను. కాని, వెళ్ళే ముందు నా 'స్పిరిట్ ఆఫ్ సేంట్ లూయి'ని ఒకసారి చూడా లని కోరాను.

చాలామంది ఫ్రెంచి భాషలో ప్రసంగించారు. నా విమానం ఏం చెడిపోలేదని, ఒక హేంగర్లో మిలిటరీని కాపలాగా ఉంచారని నమ్మకంగా చెప్పారు. నేను నిద్రపోవడం మంచిదని సలహా ఇచ్చారు. విమానాన్ని తర్వాత కావలసినంతసేపు చూడవచ్చునన్నారు. నా విమానాన్ని నేను చూసే లోపున ఫ్రెంచి అధికారులు బాగు చేయించాలను కున్నారని నాకు అప్పుడు తెలియలేదు. కాని, కర్ర విరిగిన ఆ శబ్దాలు, గుడ్డ చిరిగిన ఆ చప్పుడు నా మెదడులోనుంచి బయటకు పోనన్నాయి.

ఏర్ యూనియన్ హేంగర్ ముందు మా కారు ఆగింది. ఆ హేంగర్లోనే ఉంది నా విమానం. దాన్ని చూడ్డంతోనే నా గుండె చెదిరిపోయింది. ఫ్యూస్ లేజ్ నిండా కన్నాలు పడ్డాయి. ఎవరో నా రాకర్ ఆర్మ్ బేరింగ్ మీద మూతను జ్ఞాపకార్థం తీసుకు

పోయారు. కాని, జాగ్రత్తగా పరిశీలిస్తే అంత ఎక్కువగా చెడిపోలేదని తెలిసింది. కొన్ని గంటలు బాగు చేస్తే మళ్ళీ ఎగరడానికి తయారవుతుంది.

ఆట్టేసేపు నేను కాలయాపన చేయకూడదు. నా కోసం ఎంబాసిడర్ హెర్రిక్ కనిపెట్టుకుని ఉన్నారు. కాని, నాతో వచ్చిన వాళ్ళు ఆయ నెక్కడ ఉన్నారో కనుక్కోలేక పోయారు. మేం నలుగురం— వెయిస్, డెవీస్, డెట్రాయిట్, నేను— ఆయన్ని వెతకడానికి ఆ చిన్న రినాల్ట్ కార్లో బయలుదేరాం. ఆ కార్లో రెండుసార్లు మేం తిరిగినా నన్ను ఎవరూ కనిపెట్టలేదు.

జనసమూహాన్ని తప్పించుకు పోవాలని గతుకు రోడ్ల మీదుగా పారిస్ నగరంలోకి ప్రయాణ మయ్యాం. అదొక విశాలమైన తోట. ఆ తోట మధ్యను ఓ చక్కని భవంతి. ఆ భవంతి ముందు ఒక ఆర్చికింద కారును ఆపాడు డిలేజ్. తగు మాత్రంగా దీపాలు వెలుగుతున్నాయి. ఒక అజ్ఞాత ఫ్రాన్స్ వీరుని శిలాప్రతిమ ముందు నిశ్శబ్దంగా అందరితో పాటు నేనూ నించున్నాను. ఒక నిత్య

జ్యోతి ఆ ప్రతిమ ముందు వెలుగుతోంది. పారిస్‌లో ఆ ఆర్క్ డి ట్రయాంఫ్ ముందు నేను ప్రప్రథమంగా ఆగాలని వారు కోరారు.

ఎంబాసిడర్ హెర్రిక్ కన్నా ముందుగానే మేం అమెరికన్ ఎంబసీ చేరుకొన్నాం. రోడ్లమీద రద్దీలో ఆయన కారు నిలబడిపోయిందట. ఆయన చేరుకునేసరికి ఉదయం 3 గంటలయింది.

అంత వేకువనే నాకు భోజనం ఏర్పాటు చేశారు ఆయన అనుచరులు. భోంచేసి, ఆయన కోసం కనిపెట్టుకుని కూర్చున్నాను. అప్పటికప్పుడే ఆ ఇంటిముందు పత్రికా విలేఖర్లు గుమిగూడారు. హెర్రిక్ సలహా ప్రకారం వారిని లోపలకు ఆహ్వానించి, అడిగిన ప్రశ్నలకు సమాధానం చెప్పాను. నా విమానయానం గురించి కూడా వివరించాను, అంతా కొన్ని నిముషాల్లో ముగించాను. నేను నిద్రపోయే ముందు పారిస్ గడియారాల్లో 4–15 అయింది. అప్పటికి నేను నిద్రపోయి 63 గంటలయింది.

ఆ మధ్యాహ్నం నిద్ర లేచాను. ఒళ్ళు పట్టేసింది గాని, చక్కని విశ్రాంతి. ఇంకో గ్రహాన్ని నేను చేరుకున్నా నాకింతకన్నా విస్మయం కలిగేది కాదు. నాకు లబూర్ రేఖులో జరిగిన సన్మానం యూరప్ ఖండంలోను, అమెరికాలోను జరిగిన సమ్మానా లకు 'తొలి పలుకు'. నా కృతజ్ఞతను నేను ఎలా వర్ణించి, ఏ మాటల్లో చెప్పాలో నాకు తెలియడం లేదు.

నాతోటి వైమానికులు, నేను కూడా విమాన పరిశ్రమకు మంచి భవిష్యత్తు ఉంటుందని ఆ రోజుల్లోనే భావించాం. ఆనాటి కలలు ఈనాడు 1953 లో నిజమయినాయి. ఆనాటి స్వప్నలోకంలో ఇప్పుడు జీవిస్తూ మళ్ళీ కలలు కంటున్నాము. మహా సముద్రాలను దాటడం గురించి ఆ రోజుల్లో మేం ఎలాగ అనుకునేవాళ్ళమో అలాగే ఈ రోజుల్లో ఒకగోళం నుండి ఇంకో గోళానికి వెళ్లాలని అను కుంటున్నాము.

కాని, నేటి మానవాతీతమయిన ప్రపంచంలో కొన్ని ఘోరమైన పొరపాట్లు జరుగుతున్నాయి.

ఏ మానవ నాగరికత దినదినాభివృద్ధి పొంది, విమానాలను నిర్మించిందో ఆ విమానాలే ఆ నాగరికతను ఇప్పుడు నాశనం చేస్తున్నాయి.

పరమాణు శక్తి - మానవ శరీరాన్ని, మెదడుని, ఆత్మని కూడా ఎలా నాశనం చేస్తుందో దాన్ని చూసి మనం ఆశ్చర్యపడుతున్నాము. మానవుడే నిర్మించి, దాన్ని మానవ పురోభివృద్ధికి ఎలా వినియోగించడం అన్న సమస్యను మనం ముఖాముఖిగా ఎదుర్కొంటున్నాము. కాని, నేను నా కథను వదిలిపెట్టి మిమ్మల్ని ఎక్కడికో తీసుకు పోతున్నాను. వాయు మండలాన్ని ఎలా జయించడమా అని మనమింకా ఎదురు చూస్తున్న ఆ 1927 మే లోనే నా కథ సమాప్తమయింది.

"ధైర్యే సాహసే లక్ష్మి." అన్న ఆర్యోక్తి అక్షరాలా నిజం...

అపూర్వ స్వప్నాలను కనగలిగిన వారే అసాధారణ కార్యాలను సాధించ గలుగుతారు...

కొందరు సాహసాలు చేయటానికే పుట్టారు; సాహసాలు వారికోసమే పుట్టాయి...

మరికొందరు ఏ కార్యానికైనా పూనుకుంటే, విజయం లభించేవరకు ప్రయత్నం విరమించరు...

ఎట్టి సుడిగుండాలలోనైనా ధైర్యంతో ఎదురీది, చివరికి తమ ప్రాణాలనైనా త్యజించటానికి సిద్ధపడే మహనీయులు ఎందరో ఏ కొద్దిమందో...

వారి చావు బతుకులమీదనే జయాపజయాలు ఆధారపడి ఉంటాయి...

అటువంటి వారే లేక పోతే నేడు ఈ నాగరికత, సంస్కృతి, సాంప్రదాయం ఇంతగా పురోగమించేవి కావు...

ప్రమాదకరమైన ప్రపంచ

S/NO. 532

~~4136~~

4124